

URBANISTICA

Rivista Trimestrale
dell'Istituto Nazionale Urbanistico
Anno XIX - N. 5
Luglio - Settembre 1950

Direttore

Comitato direttivo

Redattore capo

Segretario di redazione

Redattori regionali

Legislazione urbanistica

Letteratura urbanistica

Corrispondenti esteri

Adriano Olivetti

Domenico Andriello, Piero Bottini, Eduardo Caracciolo, Pasquale Carbonara, Luigi Cesenna, Salvatore Cossu, Luigi Doddi, Eugenio Fuselli, Adalberto Libera, Armando Melis De Villa, Giovanni Michelucci, Alberto Morone, Saverio Muratori, Ludovico Quaroni, Giuseppe Samonà, Virgilio Testa, Giuseppe Vaccaro

Giovanni Astengo

Maria Vernetto

Piemonte: Nello Renzocci, Arialdo Daverio
Lombardia: Ezio Cerutti, Vincenzo Columbo, Eugenio Gentili
Veneto: Giovanni Barbin
Liguria: Alessandro Christen, Mario Labò
Emilia: Renzo Samonà, Vittorio Gondolfi
Toscana: Fernando Clemente, Leonardo Savioli
Lazio: Federico Gorio, Ludovico Quaroni
Campania: Domenico Andriello
Puglia: Enzo Minchilli
Sardegna: Vico Mossa
Sicilia: Eduardo Caracciolo, Vittorio Zline

Francesco Cuccia

Bruno Zevi

Argentina: Cino Calsaprina - Instituto de Arquitectura y Urbanismo - Tucuman
Belgio: Frans Liekens - 34, Rue du Fomé-aux-Loups
Brasile: Carlos Lodi - R. Salvador Medonça 100 - São Paulo
Bulgaria: Trendafil K. Trendafiloff - Rue Zar Samuil 24 Sofia
Canada: E. G. Faludi - Secretary of "The Institute of Professional Town Planners" - 24 Bloor Street East, Toronto 5
Cile: Alfredo Johnson Villarino - Calle A. Amunátegui 15 - Santiago
Cuba: Silvio O'Bourque - Calle 10 n. 313, Almendares Marianao - Habana
Francia: Robert Anxelle 45, Quai de Bourbon Paris 4^e
Inghilterra: Anthony Chitty - 20 Gower Street - London W. C. 1
Israele: Vito A. Volterra - 10, Biroth Ha-Carmel - Haifa
Messico: Mauricio Gómez Mayorza - Explanada 1315 Lomas - México 10, D. F.
Olanda: J. B. Bakema - Westerkade, 24 - Rotterdam
Perù: Mario Bianco - S. Martin, 295 Lima Miraflores
Svezia: Mattias Teresa Ferrari - Italiana Legation - Hööksgatan 10 - Stockholm
Svizzera: Gians - Hottingerstrasse 11 - Zürich
Sud Africa: Mario Denis Baldocchi - 26 Paul Kruger Drive - Grugersdorp Tvl.
Ungheria: Emerich Halász - IV Bécs, 11 - Budapest
U.S.A.: Miss Eraine Freeman - 211, Remsen Street Brooklyn 2, New York.
Frederick Gutheim - 230 West 41st Street - New York, 18.

Sommario

- Pag. 2 Città senza piani --
3 8 La ricostruzione di Rotterdam
3 10 Corrispondenza da Stoccolma
3 28 Aspetti attuali e proposte per la soluzione del problema della viabilità siciliana
3 41 Rassegna legislativa
3 44 Legislazione estera
3 45 Notiziario estero
3 49 Documenti storici:
I Nuraghi sardi
3 55 Biografia di F. J. Osborn
3 56 Conurbation. Indagine su Birmingham e sulla Black Country
3 68 Letteratura urbanistica:
Il positivismo illuminato di Henry S. Churchill
3 63 Cronache urbanistiche
3 78 Notiziario dell'I.N.U.

di Giovanni Astengo
di Giovanni Astengo
di Mattea Ferrari

di Giuseppe Tesoriere
di Francesco Cuccia

di Paolo Redi
di Mario Labò

di Domenico Andriello

di Bruno Zevi

Impaginazione e Copertina di Egidio Bonfante

ABONNAMENTO A 4 NUMERI: ITALIA Lire 3000 (soc. I.N.U. + studenti L. 2500); Estero L. 5.500.
ABONNAMENTO A 8 NUMERI: ITALIA Lire 6000 (soc. I.N.U. + studenti L. 5000); Estero L. 11.000.

Direzione, Redazione e Amministrazione: Torino (403) Corso Vitt. Emanuele, 75

Presidente
dell'Istituto Nazionale
di Urbanistica

Adriano Olivetti

Vicepresidente

Ludovico Quaroni

Giunta Esecutiva

Domenico Andriello
Giovanni Astengo
Francesco Cuccia
Giuseppe Samonà

Tesoriere

Mario Fiorentino

Consiglio Direttivo
Nazionale dell'Istituto

Adriano Olivetti
Ludovico Quaroni
Domenico Andriello
Giovanni Astengo

L. Barbiano di Belgioioso
Salvatore Caronia

Leone Cattani
Gino Cipriani
Carlo Cocchia

Vincenzo Columbo
Francesco Cuccia

Luigi Carlo Daneri
Guido Ferro

Mario Fiorentino
Eugenio Fuselli

Alberto Legnani
Armando Melis De Villa

Saverio Muratori
Cesare Pascoletti

Ferdinando Poggi
Pasquale Preziosi

Nello Renzocci
Paolo Rossi De Paoli

Giuseppe Samonà
Cesare Valle

Michele Valori

Sede dell'Istituto:
Roma

Lungotevere Tordinona, 1

CITTÀ SENZA PIANI

di Giovanni Astengo

Il nostro atteggiamento di manifesto pessimismo nei riguardi dell'attività urbanistica in Italia non può essere sfuggito a chi abbia anche solo sfogliate queste pagine. E se qualcuno, per caso, dubitasse della fondatezza di tale atteggiamento, potrà convincersi, posando lo sguardo sulla tabella riassuntiva dell'indagine promossa da Amos Edallo per conto del Comune di Milano, che esso non è originato da particolari idiosincrasie di un ristretto gruppo di persone, ma che sono purtroppo i fatti, nella loro cruda evidenza, a reclamare questo stato d'animo.

Originata dal desiderio da parte del Comune di Milano di conoscere la situazione urbanistica nelle altre città e allo scopo di trarne insegnamenti per il redigendo Piano Regolatore Generale, l'indagine, svolta presso i Capoluoghi di Provincia, ha portato a risultati complessivi di grande interesse, per la cui esatta valutazione è necessario tener presente il fatto che l'indagine è stata svolta nell'ambito delle Amministrazioni Comunali e che quindi essa riflette necessariamente la mentalità dei funzionari e degli amministratori.

Doppiamente importante questa circostanza sia perché scarica i giudizi da ogni passionalità o personalismo, sia perché il giudizio negativo, ufficialmente espresso, acquista un decisivo valore di autocoscienza. Ciascuno potrà, consultando la tabella, ricercare e controllare le situazioni a lui prossime, comparare e dedurre.

Non sempre i giudizi riportati appariranno soddisfacenti, specie quelli positivamente espressi dalle Amministrazioni e che non concordano talvolta coll'opinione dei tecnici. Il che tuttavia non fa che confermare che se errore c'è, c'è per difetto, e non per eccesso, di giudizio negativo.

Vista in complesso, la situazione così si presenta.

Su 92 Capoluoghi di Provincia interpellati, 4 non hanno risposto al questionario, e precisamente Ascoli-Piceno, Benevento, Pistoia e Salerno.

Tra le 88 risposte, 58 Capoluoghi dichiarano di non avere P. C. G. approvato e 30 sì, dei quali uno solo, quello di Cuneo redatto secondo la legge urbanistica 1942 (1). Ma l'avere un piano generale approvato non vuol dire automaticamente che questo funzioni e risponda ai più recenti orientamenti urbanistici, tutt'altro. Su 30 piani approvati ben 18 sono ritenuti dalle stesse Amministrazioni decisamente non più idonei, 10 sono ritenuti idonei (sebbene non tutti in modo assoluto, e precisamente 5 con riserve e 5 senza riserve), mentre due Amministrazioni (Roma e Latina) non si sono pronunciate in merito (per quanto Roma, dichiarando che « si cerca di modificare il P. G. mediante i Piani Particolareggiati », ne ammetta implicitamente la inadeguatezza).

In sostanza solo 5 sono le Amministrazioni convinte della bontà ed efficienza del loro piano, e precisamente: Vercelli, Novara, Mantova, Brindisi e Cuneo. Sono ben poche, su 92 Capoluoghi di Provincia! E per di più si ha ragione di dubitare che le cose non stiano proprio così, per quanto riguarda Vercelli e Novara, se teniamo conto delle notizie in proposito apparse sulle nostre « Cronache Urbanistiche » (vedasi il n. 3 di « Urbanistica »).

Alla fine dunque dell'operazione di setacciamento, solo tre (o al massimo cinque) sarebbero i piani che si salvano, sul totale dei Capoluoghi di Provincia di tutta Italia, cioè delle

PIANI COMUNALI GENERALI

CAPOLUOGO DI PROVINCIA	La vostra città ha un piano regolatore approvato per Lengo?									
	In caso affermativo: quando è stato approvato?									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ALESSANDRIA	■	—	—	—	—	■	●	—	■	■
ASTI	■	—	—	—	—	■	●	■	■	■
CUNEO	■	20-10-949	■ (1)	■	—	—	—	—	■	■
NOVARA	■	14-7-937 N. 1824	■	■	■	—	—	—	■	■
TORINO	■	5-4-968 N. 141	■	■ (2)	■	■	○	■	■	■
VERCELLI	■	2-6-939 N. 739	■	—	■	—	—	—	—	—
AOSTA	■	—	—	■	■	■	●	—	■	■
BERGAMO	■	—	—	—	—	■	●	■	■	■
BRESCIA	■ (5)	—	—	—	■	■ (8)	— (7)	■	■	■
COMO	■	15-11-937 N. 2818	■	—	■	—	—	—	—	—
CREMONA	■	1-5-30-612 / 5-5-34-612	■	—	■	—	—	—	—	—
MANTOVA	■	—	■	■	■	—	—	—	—	—
MILANO	■	1934	■	■	■	■	— (8)	■	■	■
PAVIA	■	1941	■ (1)	■	■	—	—	—	—	—
SONDRIO	■	—	—	—	—	—	—	—	—	—
VARESE	■ (11)	16-4-933	—	—	—	■	○	■	■	■
BOLZANO	■	23-1-1941 N. 173	■	■	■	—	—	—	—	—
TRENTO	■	—	—	—	—	■	○	■	■	■
BELLUNO	■	—	—	—	—	■	—	■	■	■
PADOVA	■	—	—	—	—	■	—	■	■	■
ROVIGO	■	—	—	—	—	■	○	■	■	■
TREVISO	■	—	—	—	—	■	●	■	■	■
VENEZIA	■	—	—	—	—	■	○	■	■	■
VERONA	■	—	—	—	—	■	●	■	■	■
VICENZA	■	—	—	—	—	■	○	■	■	—
GORIZIA	■	—	—	■	■	—	●	—	—	—
UDINE	■	5-9-938 N. 1750	■	■	■	—	—	—	—	—
GENOVA	■	—	—	—	—	■	—	■	■	■
IMPERIA	■	—	—	—	—	■	●	■	■	■
LA SPEZIA	■	29-5-938	■	■	■	—	—	—	—	—
SAVONA	■	—	—	—	—	■	●	■	■	■
BOLOGNA	■	1889	■	■	■	■	●	■	■	■
FERRARA	■	—	—	—	—	■	●	■	■	■
FORLÌ	■	—	—	—	—	■	●	■	■	■
MODENA	■	—	—	—	—	■	●	■	■	■
PARMA	■	13-9-938 N. 1777	■	—	■	—	—	—	—	—
PIACENZA	■	—	—	—	—	■	●	■	■	■
RAVENNA	■	—	—	■	■	■	—	—	—	—
REGGIO E.	■	2-4-940	■	■	■	■	●	■	■	■
AREZZO	■	—	—	—	—	■	—	■	■	—
FIRENZE	■	13-1-934 N. 170	■	■	■	■	○	■	■	■
GROSSETO	■	—	—	—	—	■	●	■	■	■
LIVORNO	■	—	—	—	—	■	●	■	■	■
LUCCA	■	—	—	—	—	■	●	■	■	■
MASSA CARRARA	■	23-1-941 N. 147	■	—	—	■	○	■	■	—
PISA	■	—	—	—	—	■	○	—	—	■
PISTOIA	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SIENA	■	—	—	—	—	■	○	■	■	■
PERUGIA	■	—	—	—	—	■	—	—	—	—
TERNİ	■	3-2-938 N. 128	■ (18)	—	■	—	—	—	—	—
ANCONA	■	—	—	—	—	■	—	—	—	—
ASCOLI PICENO	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
MACERATA	■	—	—	—	—	■	—	—	—	—
PESARO	■	—	—	—	—	■	○	■	■	■

E stato presentato al
Ministero del L.R. P.P.

E stato redatto sulla
base della Legge Urbanistica
del 1943

PIANI DI RICOSTRUZIONE

							(13)	21-9-947 N. 4526	■ (23)	
								—	—	
■ (15)	■	—	—	■	—	—		—	—	■
—	■	■	■	■	■	—		—	—	■
—	—	—	—	■	■	—		—	—	■
—	■	—	(17)	■	■	◆	■	febbraio 1949	—	■
—	—	—	—	■	■	■	—	●	○	■
—	■	—	—	■	■	◆	■	20-9-946	○	■
—	—	—	—	■	■	◆	■	—	—	■
—	—	—	—	■	■	◆	■	7-2-948	— (18)	■
■	■	—	—	■	■	◆	■	5-3-947 N. 3538	○	■
—	—	—	—	■	■	◆	■	12-9-946	○	■
—	—	—	—	■	■	◆	■	—	—	■
■	■	—	—	■	■	■	■	30-5-947 N. 1902	—	■
■	■	—	—	■	■	■	■	—	—	■
—	—	■	■	■	■	◆	■	9-8-946	—	■
■	—	—	—	■	■	■	—	—	—	■
■	■	—	—	■	■	■	—	—	—	■
■ (20)	—	—	—	■	■	◆	■	■	○	■
■ (21)	■	■	■	■	■	◆	■	30-4-947	○	■
—	■	■ (22)	■	■	■	—	—	—	—	■
■	■	—	■	■	■	■	■	5-2-49 N. 2941	○	■
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	■
■	■	—	—	■	■	◆	■	—	—	■
■	■	—	—	■	■	■	■	27-9-946 / 4-4-949	○	■
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	■
■	■	—	■	■	■	■	■	—	—	■
—	■	—	—	■	■	■	■	●	—	■
■	■	—	—	■	■	■	■	●	○	■
—	■	—	—	■	■	■	■	—	—	■
—	■	—	■	■	■	■	■	—	—	■
—	■	—	■	■	■	■	■	—	—	■
—	■	—	■	■	■	■	■	22-11-948 N. 2562	■	■
—	—	—	—	■	■	■	■	●	—	■
■	—	—	■	■	■	■	■	●	—	■
■ (14)	■	■ (24)	■	■	■	—	—	—	—	■
■ (20)	■	■ (35)	■	■	■	■	■	—	—	■
—	—	—	—	■	■	■	■	●	—	■
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	■
■ (20)	■	—	—	■	■	■	—	P. N. 12 dell'8-7-947	○	■
■	—	—	■	■	■	—	—	—	—	■
■	—	—	■	■	■	—	—	—	—	■
■	—	—	■	■	■	■	■	●	—	■
—	—	—	—	■	■	■	■	31-7-947 N. 17563	—	■
■	—	—	■	—	—	—	—	—	—	■
—	—	—	—	■	—	—	—	—	—	■

(15) Quello di massima. Per il P.R. definitivo sarà indetto un concorso.

(16) Si con riserva.

(17) Si resta fermi sul P. di Ricostruzione.

(18) Sospeso.

(19) Studi parziali.

(20) Da una Commissione.

(21) Un architetto e funzionari comunali

(22) Ragioni economiche.

(23) *Initiato antegu*

(24) Causa il forte sviluppo edilizio.

(25) Eventi bellici.

(26) Esiste un piano di ampliamento già

(27) Si cerca di modificarlo mediante piani

(28) Sugli studi del P. R. non approvato.

(29) In esame al Provveditorato OO. PP.

(30) In attesa di restitu-

LUCCA	■	—	—	—	—	—	—	—	—
MASSA CARRARA	■	22-1-941 N. 147	■	—	—	■	○	■	—
PISA	■	—	—	—	—	■	○	—	■
PISTOIA	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SIENA	■	—	—	—	—	■	○	—	■
PERUGIA	■	—	—	—	—	■	—	—	■
TERINI	■	3-2-938 N. 128	■ (16)	—	■	—	—	—	—
ANCONA	■	—	—	—	—	■	—	—	—
ASCOLI PICENO	—	—	—	—	—	—	—	—	—
MACERATA	■	—	—	—	—	■	—	—	—
PESARO	■	—	—	—	—	■	○	■	■
FROSINONE	■	—	—	—	—	■	—	—	—
LATINA	■	6-6-935 N. 1152	—	—	■	■	—	—	—
RIETI	■	—	—	—	—	■	●	■	■
ROMA	■	31-7-931	■ (27)	—	■	■ (18)	○	■	■
VITERBO	■	—	—	—	—	■	—	—	—
CAMPOBASSO	■	—	—	—	—	■	○	■	■
CHIETI	■	1927	■	■	■	■	○	■	■
L'AQUILA	■	17-2-30 / 28-6-31 / 26-10-33	■	■	■	■	●	■	■
PESCARA	■	—	—	—	—	■	○	■	■
TERAMO	■	—	—	—	—	■	—	—	—
AVELLINO	■	—	—	—	—	— (23)	—	—	■
BENEVENTO	—	—	—	—	—	—	—	—	—
CASERTA	■	—	■	■	—	■	●	R	■
NAPOLI	■	29-5-929	■	■	■	—	●	■	■
SALERNO	—	—	—	—	—	—	—	—	—
BARI	■	9-7-926 N. 5145	■	■	—	■	—	■	■
BRINDISI	■	18-3-935 N. 1000	■	■	■	—	—	—	—
FOGGIA	■	15-6-933 N. 854	■	■	■	■	●	■	■
LEOCE	■	4-6-934 N. 1025	■	■	—	■	○	—	■
TARANTO	■	—	—	—	—	■	■	■	■
MATERA	■	—	—	—	—	—	—	—	—
POTENZA	■	—	—	—	—	■	○	—	■
CATANZARO	■	—	—	—	—	—	— (23)	—	—
COSENZA	■	—	■	—	—	■	●	■	■
REGGIO CAL.	■	11-3-911 mod. 14-5-14	■	■	■	—	—	—	—
AGRIGENTO	■	—	—	—	—	■	○	■	■
CALTANISSETTA	■	—	—	—	—	■	■	■	■
CATANIA	■	—	—	—	—	—	—	—	—
ENNA	■	—	■	■	■	—	●	—	—
MESSINA	■	31-11-911	■	■	■	—	—	—	—
PALERMO	■	—	■	■	—	■	○	—	■
RAGUSA	■	—	—	—	—	■	●	■	■
SIRACUSA	■	—	—	—	—	■	■	■	■
TRAPANI	■	—	—	—	—	■	●	—	■
CAGLIARI	■	—	—	—	—	■	—	—	—
NUORO	■	—	—	—	—	— (23)	●	■	■
SASSARI	■	1-8-941 N. 930	■	■	■	—	—	—	—

LEGENDA:

- Si.
- No.
- All'inizio — in fase preliminare — allo studio.
- Iniziato.
- A buon punto (col. 7).
Parziale — in corso (col. 9).

- In fase di ultimazione.
- Ultimato in attesa di approvazione.
- * Approvato.
- ◆ Solo il centro della città.
- Parte della città.
- ◆ Tutta la città.
- Non iniziato.

NOTE:

- (1) Con qualche variante.
- (2) Aggiornato e completato.
- (3) Esiste una Commissione.
- (4) È stato predisposto un piano di risanamento.
- (5) Del centro urbano.
- (6) Esiste un progetto redatto nel 1941.
- (7) In corso di aggiornamento.
- (8) Pubblicato nel 1948 e nel 1950.
- (9) Concorso di idee. Commissioni di studio. Divisione Urbanistica e da una Commissione.
- (10) Con modifiche.
- (11) Solo parziale.
- (12) Si basa sul P.G. allo studio.
- (13) Interessa Mestre e la terra ferma.
- (14) Con l'ausilio di un professionista.

Indagine sulla situazione dei piani generali Comunali e dei
piani di ricostruzione presso i Capoluoghi di Provincia
secondo i risultati ottenuti dai questionari inviati nella prima metà del 1949
dal Comune di Milano.

(Dalla relazione dell'Arch. Amos Edallo al III Congresso Nazionale di Urbanistica, Roma, 1950).

Allegato al n. 5 - 1950 di "Urbanistica".



città più popolose e più importanti dal punto di vista amministrativo, commerciale, culturale e qualche volta anche industriale.

A questo gravissimo bilancio negativo (che spiega ampiamente le ragioni dei continui errori urbanistici, che sulle pagine di questa Rivista veniamo continuamente denunciando) fa riscontro per altro un vivace atteggiamento di proposte e di promesse, poiché si rileva che ben 53 Comuni hanno iniziato gli studi per l'aggiornamento dei piani precedenti, oppure impostato studi ex novo per la compilazione di un piano. Di essi 13 sono redatti a mezzo concorso, 3 su incarico e 39 tramite uffici tecnici e commissioni.

53 su 92 è già un'ottima percentuale, ma non possiamo fare a meno di rilevare che, tenuto conto dei 5 piani ritenuti validi, restano pur sempre ancora almeno 30 Capoluoghi privi di piano o provvisti di piani non approvati e non idonei, o approvati, ma non idonei. A questi 30 dovrebbero presumibilmente aggiungersi anche i 4 Comuni che non hanno risposto al questionario, per quanto fra essi Benetvento nel '35 avesse fatto redigere un piano da Luigi Piccinato e Salerno da Alberto e Giorgio Calza-Bini, sui quali sarebbe stato interessante una notizia ed un giudizio recente.

Il fatto comunque che, se non nella totalità, per lo meno nel 60% dei Comuni mancanti di piano efficiente si è iniziato, o è a buon punto, l'aggiornamento o lo studio del piano, è certamente fonte di buone speranze per l'immediato futuro. Tutto sta a vedere se tale attività si svolge ora secondo una giusta direzione, o non piuttosto in modo che i piani ora allo studio debbano poi, a breve scadenza, esser giudicati inidonei ed inefficienti. Ciò dipende evidentemente dal metodo con cui sono e saranno condotti gli studi e i lavori, nè possediamo per ora elementi di giudizio, se non sporadici.

A mitigare in parte la situazione veramente disastrosa dei piani urbanistici operanti nei Capoluoghi di Provincia sta per contro la situazione dei Piani di Ricostruzione.

Sui 92 Capoluoghi ben 57 hanno approntato o stanno approntando Piani di Ricostruzione: essi corrispondono a quei Comuni per i quali il Ministero dei L.L. PP. ha fatto obbligo di adottare un piano di ricostruzione, ai sensi dell'art. 1 del D. L. L. 1º marzo 1945, n. 154. Ciò sta a dimostrare la diffusa estensione sul territorio nazionale dei danni di guerra, dai quali solo il 41% dei Capoluoghi è rimasto indenne, o danneggiato in misura tale da non essere compreso nelle liste ministeriali per i Piani di Ricostruzione.

Dei 57 piani allestiti, 31 sono giunti ormai alla fase di attuazione, mentre 17 risultavano ancora in corso di approvazione all'epoca dell'inchiesta del Comune di Milano.

Confrontando le due situazioni dei Piani Generali e dei Piani di Ricostruzione si rileva che molti dei 58 Comuni senza Piano Generale approvato hanno per contro un Piano di Ricostruzione approvato o in corso di approvazione, mentre 13 su 88 sono i Capoluoghi che non hanno né Piano Generale, né Piano di Ricostruzione: tra questi, 11 si sono proposti di predisporre un piano, mentre 2, Teramo ed Augusta non hanno ancora neppure impostato il problema.

La situazione emersa dall'esame dei Capoluoghi aventi P. C. G. dovrebbe dunque essere teoricamente meno grave, quando si tengano in debito conto i 31 Piani di Ricostruzione operanti e quelli per i quali non dovrebbe tardare l'approvazione.

Tuttavia c'è da dubitare che il miglioramento della situazione sia veramente così decisivo come il valore numerico sembrerebbe suggerire. Anzitutto bisogna tener presente che dei 31 piani approvati, solo 8 (Ancona, Frosinone, Pesaro, Pescara, Pisa, Treviso, Verona, Viterbo) comprendono tutto il centro urbano, cosicché essi hanno valore oltreché di Piano di Ricostruzione, anche di Piano Generale e di Piano Particolareggiato: gli altri, essendo parziali, dovrebbero essere al più presto integrati dal Piano Generale, altrimenti son destinati ad avere ben scarsa efficacia sulla città in complesso.

Inoltre non tutti i piani di ricostruzione sono stati compilati, o per fretta o per incompetenza, secondo un aggiornato indirizzo tecnico. Mentre da un lato il Comune di Milano applica ora rigorosamente il Piano di Ricostruzione ed impone compatti edificatori, con norme dettagliatissime di volumetria, di destinazione, di sistemazione architettonica e degli spazi verdi, per contro vengono presentati piani, come quello di Torino, che, nella sostanza (a parte gli errori tecnici rilevati nel notiziario del n. 4), sono puri e semplici piani di allineamento e di viabilità, cioè piani assolutamente insufficienti.

Infine è da rilevare che molti dei piani per le città sinistrate non sono ancora stati approvati (Torino, Genova) o approvati molto recentemente, in modo che la ricostruzione vi si è svolta completamente al di fuori di essi.

È questo il caso delle più grandi città e di Milano stessa, come è documentato nel notiziario di questo numero, fino a quando, nel febbraio '49 non è stato approvato il suo Piano di Ricostruzione.

Città senza piani (segue)

Per queste considerazioni il numero dei Piani di Ricostruzione veramente operanti ed efficaci deve essere necessariamente ridotto ad un più esiguo contingente. Quanti e quali essi siano sicuramente non lo possiamo dire fino a quando non sia ultimata la raccolta del materiale che la Rivista sta ricercando a questo scopo per un obiettivo ed approfondito esame della Ricostruzione in Italia.

Così stanno le cose, come sono state cioè messe in evidenza dall'indagine di Edallo, la somma delle situazioni dei Piani Generali e dei Piani di Ricostruzione per i Capoluoghi di Provincia si può condensare in questa conclusione:

Mentre dei Piani Generali approvati solo due o tre sono quelli che hanno resistito e che sono tuttora idonei e tecnicamente validi, il numero dei Piani di Ricostruzione efficaci è abbastanza rilevante, se pur certamente inferiore al numero di quelli approvati. Segno comunque evidente che le esigenze della ricostruzione hanno stimolato la formazione dei piani; nè questo stimolo si è esaurito nella compilazione dei Piani di Ricostruzione, ma ha avuto l'inmegabili benefico effetto di sollecitare la formazione di nuovi Piani Generali, cosicché le speranze per il futuro sono ora più ampie di quel che il passato non giustifichi, purchè non vengano ancora ripetuti gli errori che hanno reso inefficace gran parte dell'attività urbanistica anteguerra.

Quali sono stati questi errori, quali le cause per cui non sono stati fatti i piani o sono stati fatti piani non idonei e quindi inefficaci?

A questa domanda il questionario del Comune di Milano non risponde.

Ad essa hanno risposto un po' tutte le relazioni presentate al III Congresso di Urbanistica, ripetendo i temi ormai consueti della mancanza di una diffusa «coscienza» e di una legislazione efficace.

Ma non sono queste, secondo Edallo, le cause prime della inefficienza dei Piani Regolatori. Nella breve relazione di accompagnamento alla tavola che pubblichiamo, egli addossa pienamente la responsabilità del fallimento dei piani ai loro compilatori ed agli amministratori comunali.

«*La situazione urbanistica dei Piani Regolatori in Italia*», egli scrive, «è veramente penosa... Questa situazione non si è prodotta per mancanza di dottrina urbanistica, ma per difetto di procedura. Non mancano gli orientamenti culturali, sono gli ingranaggi tecnico-elaborativi ed attuativi che peccano, è questione di preparazione tecnica, di uomini e di metodo...». E si rivolge agli Amministratori Comunali «per avvertire che il loro compito non può esaurirsi con la deliberazione da parte del Consiglio Comunale di formare il piano regolatore per poi farlo cadere nel dimenticatoio, magari prima ancora che sia presentato all'approvazione ministeriale, al primo urto con gli interessi privati, che esso inevitabilmente comporta... Ad essi bisogna ricordare che una delle cause della situazione attuale ricade su di loro, in quanto non hanno insistito perché il Piano Regolatore fosse varato e attuato, mentre non sono stati sufficientemente chiariti ai progettisti i temi da svolgere e i limiti economico-sociali entro i quali avrebbe dovuto muoversi chi era stato chiamato ad elaborare il Piano Regolatore».

In particolare ricorda che «spessissimo agiscono nella formazione dei P. R. individui senza preparazione specifica, sia per quel che riguarda la preparazione generica derivante dagli insegnamenti scolastici normali, sia soprattutto per quel che riguarda l'interpretazione esatta da dare alle varie fasi del P. R.: fasi di carattere generale e di carattere particolareggiato, in quanto, e qui sta forse il difetto più grave di elaborazione di quasi tutti i nostri P. R. generali, essi non sono affatto Piani generali, ma già Piani particolareggiati, senza l'efficacia legislativa di Piano particolareggiato».

Non possiamo non concordare.

La responsabilità degli amministratori, dal sindaco ai consiglieri, è piena ed innegabile: sono essi che promuovono, istruiscono, dirigono, approvano ed attuano un Piano. Ad essi fanno capo i tecnici progettisti, siano questi funzionari o liberi professionisti.

Sono essi che possono indirizzare fin dall'inizio il piano su di una via giusta od errata, è ad essi che spetta, in ultima analisi, la scelta degli uomini e del metodo.

Vediamo un po' più da vicino quali possibilità comporti questa scelta e come si siano orientate nei vari casi le Amministrazioni. Anzitutto per quel che riguarda l'anteguerra: moltissimi furono allora i concorsi, rari gli incarichi diretti, frequenti le progettazioni interne tramite Uffici Tecnici, ma soprattutto furono i concorsi a dominare, con le loro innumerevoli tavole e le prospettive giganti.

Il concorso era diventato una mania: esso soddisfaceva l'ambizione dei Podestà, che con tale mezzo mettevano a rumore il Paese per la loro Città, non si compromettevano con nessuno, raccoglievano con modesta spesa una cospicua mole di elaborati e si potevano infine

pascere soddisfatti di visioni avveniristiche. In definitiva i concorsi erano poi anche innocui, perché, chiusa la fiera, tutto ritornava normale e l'Amministrazione, elargito qualche premio, aveva mani libere per fare comodamente quel che voleva, con per di più l'avvallo di qualche nome di progettista, che, incoronato in concorso, di solito non veniva più minimamente disturbato in seguito. Inutile dire che da quei concorsi non usciva il Piano, come non usciva dagli impreparati Uffici Tecnici.

Sfogliando le riviste di quegli anni si rivive quel clima, quel gran vociare delle grandi prospettive a carbone o a tempera ed appare in tutta la sua crudezza l'inutilità di quel fare.

Come potevano comportarsi in quell'atmosfera, in quel costume gli urbanisti, quelli veri, quelli seri, che mal si prestavano al gioco del dilettantismo e dell'esibizionismo favorito dalla concorsomania? Potevano contrapporre qualche studio onesto e serio, come i progetti vincenti per Como o per Sabaudia, ma con quanta fatica ed in quale atmosfera di incomprendensione!

Senza temo di smentite possiamo affermare che i concorsi a ripetizione hanno praticamente assorbita, nell'intervallo di tempo fra il '27 e il '39, l'attività degli urbanisti buoni e mediocri, i quali, in questo continuo rincorrere una chimera occasione di realizzare, hanno esaurite tutte le loro possibilità di studio e di lavoro, ed hanno perso l'occasione sia di affinarsi in studi metodici, sia di prendere contatto con la realtà palpabile. Alla formazione della moderna dottrina urbanistica, cui accenna Edallo, non sono stati invero molti a contribuire in Italia, a causa di questa continua dispersione in gare necessariamente estemporanee e superficiali.

Inoltre, concorsi di tal fatta portano in sè una tara di ordine psicologico.

Il concorso divide. Divide i banditori dai concorrenti, e li divide in modo irreparabile, escludendo ossessionatamente ogni contatto fino a prescrivere l'anonimato del motto: da una parte gli urbanisti, ma mascherati, dall'altra i banditori e i giudici. Divide i progettisti fra di loro, che diventano automaticamente «concorrenti» nel senso commerciale della parola. Ora se c'è una attività che può nascere solo dall'intesa e dalla collaborazione di committenti e di progettisti, e di più progettisti, è veramente e tipicamente l'urbanistica: il concorso, negando questo carattere fondamentale, nega l'essenza stessa dell'urbanistica.

Tutto è contro l'usata procedura di concorso: anche la velocità con cui si richiedono soluzioni in una materia che, per essere svolta, non richiede fretta, ma continua maturazione e un lento procedere e sedimentare.

Ultimo errore è stato, infine, quello di aspettarsi dall'esito dei concorsi dei Piani belli e fatti. La procedura di concorso può essere ammessa, anzi sarebbe utilissima, entro certi limiti e con certe precauzioni, come mezzo per una scelta di uomini; fu invece sempre interpretata come mezzo per la scelta di un Piano già compiuto o, al massimo, da rimaneggiare con qualche lieve ritocco.

Che meraviglia allora se molti Piani sono stati archiviati o non sono neppure giunti all'approvazione o sono nati morti o non sono stati di alcuna utilità, salvo a far passare come approvato qualche inutile ma redditizio «sventramento», già scontato in pectore dalla Amministrazione banditrice?

Che meraviglia se, ad eccezione di Sabaudia, non abbiamo altre realizzazioni urbanistiche di quel tempo da citare senza rossore?

Che meraviglia se la ricostruzione ha trovato nelle città senza Piani un terreno assolutamente impreparato ed è fallita quasi ovunque, ripristinando, specie nelle grandi città, caotiche situazioni, che con un minimo di buona volontà e di preparazione avrebbero potute essere migliorate e risolte?

C'è ora tuttavia un risveglio, e ne son indice i 53 Comuni che stanno approntando Piani e varianti. Ed è in certo senso buon segno che il numero dei Piani compilati a mezzo di concorso è ora sensibilmente in declino, come lo dimostra la bassa percentuale (il 25%) sul totale dei 53 piani allo studio.

Evitato l'errore del concorso, o, per meglio dire, l'errata applicazione dell'istituto del concorso per la progettazione urbanistica dei Piani Generali, non siamo però ancora sicuri che le cose si stiano veramente avviando per il meglio.

Ne ricaviamo indizio palese dal fatto che non siamo a conoscenza (e vorremmo volentieri essere smentiti) di uffici urbanistici comunali debitamente attrezzati di uomini e di mezzi, all'infuori del Servizio Urbanistico del Comune di Milano, il cui dirigente è precisamente Edallo.

Spaventosa carenza di attrezzatura che si spiega solo come residuo dell'habitus di improvvisazione, ereditato dalla mentalità dei concorsi.

Essa può essere superata solo col convincimento che l'Urbanistica è una attività seria, metodica e specializzata, che richiede molto lavoro e mezzi adeguati, quale primo e fondamentale fra i servizi tecnici di una città.

Bisogna che entri nella mente degli Amministratori la convinzione che per compilare un

piano occorre anzitutto una serie di indagini preliminari, assolutamente indispensabili, che richiedono rilevamenti per levata diretta, isolato per isolato, con i dati di affollamento, stato di consistenza e destinazione di tutti gli edifici, senza i quali non è possibile la formazione delle mappe fondamentali, sulle quali operare. Apparirà chiaro allora che ciò non è effettuabile senza la costituzione di un servizio ad hoc con personale e mezzi adatti, sotto la guida ed il coordinamento di almeno un urbanista.

E non è che il primo passo.

Si devono scegliere gli urbanisti progettisti. Questo è un problema contingente, delicato certo, ma che può essere risolto in vari modi: si assumano degli urbanisti, si diano degli incarichi a professionisti, se si vuole, si faccia pure un concorso, ma sia questo, allora, un concorso d'idee, oppure un concorso per titoli, oppure ancora, e meglio, una discussione-concorso (2). Qualcosa di simile è stato adottato a Milano quando si volle impostare il Piano mediante un preliminare concorso di idee senza graduatoria, bandito nel novembre '45 e perfezionato mediante un convegno dei partecipanti, indetto nei mesi successivi, dal quale furono successivamente ricavati i consulenti-progettisti. Comunque si proceda, in relazione all'entità e all'importanza del piano da impostare, una cosa è certa: per fare dell'urbanistica occorrono degli urbanisti. Si impieghino come funzionari, si trattino come liberi professionisti, si giunga ad una forma intermedia di consulenza compensata, l'essenziale è che a compilare i piani siano chiamati degli esperti, che operino in intima collaborazione con l'Amministrazione.

Occorrerà inoltre dare a questi uomini i mezzi adeguati: parrebbe quasi superflua o indecisa tale precisazione, ma non per chi conosce i pregiudizi e la eccessiva parsimonia degli Amministratori in questo campo.

Bisogna che le Amministrazioni si impegnino con una cifra adeguata per compilare il piano; la presenza di un capitolo urbanistico nel bilancio comunale moralizzerà immediatamente tutta la situazione. Il piano diventerà allora una cosa seria e impegnativa per tutti, committenti, progettisti e pubblico.

Infine non bisogna pensare che tutto si esaurisca colla compilazione ed approvazione del progetto di piano generale.

Anzitutto occorrerà il suo continuo aggiornamento, quindi l'indispensabile completamento per gradi mediante piani particolareggiati e compatti edificatori. Occorrerà perciò una continuità di azione, che richiede la continuità di un organo.

Bisognerà mantenere in piedi una parte del servizio istituito per la compilazione del piano, con a capo un urbanista responsabile, e valersi per i piani particolareggiati e per i compatti edilizi via via della collaborazione di professionisti, scelti o per incarico o per concorso, ché essendo questi temi ben definiti e delimitati, la procedura di concorso può essere allora pienamente valida.

Questa, che abbiamo sommariamente tracciato, è una procedura possibile per la redazione dei piani, che consente nella sua applicazione molte variazioni e sfumature.

Naturalmente essa è applicabile solo alle città di una certa dimensione, quale quella dei Capoluoghi di Provincia; per i centri minori occorreranno altri accorgimenti, dei quali tratteremo altra volta. Per ora abbiamo ritenuto che, a commento della sconfortante situazione dei piani urbanistici dei centri più importanti della Penisola, fosse necessario impostare il problema degli uomini e del metodo, per ricavare un indirizzo che possa contribuire ad illuminare le Amministrazioni che si sono accinte a questo compito.

Sia ben certo che solo con una chiara impostazione procedurale questi problemi possono essere risolti ed anche in mancanza di uomini eccezionali si può supplire con l'onestà, la serietà e la metodicità del lavoro, mentre senza una chiara impostazione iniziale tutta questa attività è destinata a trascinarsi pesantemente ed a sortire malamente.

Solo con una organizzazione adeguata Amsterdam procede metodicamente da decenni alla sua crescita controllata, e Stoccolma attua, in modo elastico ed empirico, una disinvolta gemmazione di quartieri.

Da questi esempi, collaudati dal tempo e dai risultati, gli amministratori delle nostre maggiori città potranno attingere utili insegnamenti, se vorranno dimostrare in pratica di aver raggiunto la maturità di un'autocoscienza urbanistica.

Giovanni Astengo

(1) Le risposte date dall'Amministrazione Comunale di Cuneo al questionario della Città di Milano nella prima metà del 1949 sono state ora aggiornate, su indicazione dell'Amministrazione interessata, poiché le risposte di allora rispecchiavano la situazione prima dell'approvazione del PCG, avvenuta nell'ottobre 1949.

(2) Si veda a questo proposito la proposta dello scrivente in «Metron» n. 13 - Gennaio 1947, Roma, Sandron ed., pag. 56 e segg.



Fig. 1



Fig. 2



Fig. 3



Fig. 4

Piani regolatori di alcuni capoluoghi di provincia.

Fig. 1. - Milano. Piano regolatore della città, redatto dall'Ing. Cesare Albertini, in base ai risultati del concorso nazionale del 1927 e approvato con legge 19 febbraio 1934.

Fig. 2. - Grosseto. Piano regolatore generale del Comune, redatto dall'Ufficio Tecnico Comunale secondo i risultati del concorso nazionale del 1928.

Fig. 3. - Pavia. Pianimetria generale del progetto vincitore del concorso nazionale del 1934, in base al quale è stato redatto il Piano regolatore definitivo approvato nel 1941.

Fig. 4. - Vercelli. Piano regolatore generale, redatto dall'Ing. Cesare Albertini con la collaborazione dell'Ufficio Tecnico Comunale.



La ricostruzione di Rotterdam



Allo scoppio della guerra Rotterdam era una fiorente città portuale di 600.000 abitanti, seconda come importanza soltanto ad Amsterdam, città commerciale e culturale e capitale economica dei Paesi Bassi.

Ragione d'essere di Rotterdam è il porto, un meraviglioso porto naturale costituito dalla Mosa, uno dei bracci dell'estuario del Reno, al riparo dal mare aperto ed in diretto collegamento a questo senza chiuse e senza dighe, con uno sviluppo di «fronte a mare» di circa 20 chilometri di banchine per traffico marittimo e 17 chilometri per traffico fluviale e con una quasi illimitata possibilità di ulteriore sviluppo. Passaggio obbligato dell'immenso hinterland dell'Europa centrale aveva visto la sua fortuna formarsi e crescere negli ultimi 70 anni. Quella infatti che nel 1870 era una modesta città di 116.000 abit., quasi del tutto limitata all'antico «triangolo» chiaramente visibile nelle due foto aeree, aveva in 60 anni sestuplicato la sua popolazione ed il modesto porto di un tempo era in pochi decenni divenuto per movimento di merci il terzo porto mondiale, dopo New York e Londra, sua diretta antagonista, con un movimento di 40-45 milioni di tonnellate annue di merce, di cui il 75% per merci di traffico ed il 25% per merci nazionali. Una fiorente industria si era sviluppata attorno alle attività portuali: i cantieri navali e le industrie alimentari e chimiche vi primeggiavano.

In alto: Foto aerea; Pianimetria del centro di Rotterdam nel 1940. È visibile il «triangolo» della vecchia città. In alto a destra, lungo la grande arteria del Coolsingel, sono facilmente individuabili il municipio, la posta e il cantiere della nuova borsa in costruzione. (Foto K.L.M.).

Top: aerial picture, planimetry of the centre of Rotterdam in 1940. The «triangle» of the old city is visible. Top, right, along the main street of Coolsingel, it is easy to recognise the City Hall, the Post Office and the timber-yard for the building of the new Stock Exchange.

En haut: photo aérienne, planimétrie du centre de Rotterdam en 1940. Le triangle de la vieille ville est visible. En haut, à droite, au long de la grande artère de Coolsingel, l'on peut aisément reconnaître l'Hôtel de Ville, les bureaux des Postes et le chantier de la nouvelle Bourse en voie de construction.

In basso: Pianta di Rotterdam dopo le distruzioni del maggio 1940.

Below: a plan of Rotterdam after the destruction of May 1940.
En bas: Plan de Rotterdam après les destructions de mai 1940.



In alto: Veduta aerea panoramica del "triangolo" nel 1935. In primo piano il Coolsingel con il palazzo del municipio e la posta. (Foto K.L.M.).

Top: an aerial general view of the « triangle » in 1935. On the foreground the Coolsingel with the City Hall and Post Office.

En haut: Vue aérienne panoramique du « triangle » en 1935. Au premier plan le Coolsingel, avec l'Hôtel de Ville et les Postes.

In basso: Il "triangolo" dopo l'incendio del 14 maggio 1940. Sono visibili i

pochi edifici rimasti intatti: il municipio, la posta, la nuova borsa e più avanti la Erasmushuis e la parte rimasta dei magazzini di Bijenkorf. (Foto K.L.M.).

Below : the « triangle » after the fire of 14th May 1940. The few undamaged buildings are visible. The City Hall, the Post Office, the new Stock Exchange and further the Erasmushuis and the remaining part of the Bijenkorf warehouses.

En bas : Le « triangle » après l'incendie du 14 mai 1940. Les quelques bâtiments restés intacts sont visibles. L'Hôtel de Ville, les Postes, la nouvelle Bourse et plus loin le

Erasmushuis et la partie restée intacte des grands magasins Bijenkorf.



La ricostruzione di Rotterdam (segue)

La guerra fu atroce per Rotterdam. Il 10 maggio 1940 paracadutisti germanici erano stati lanciati sulla riva sinistra della Mosa, incontrando la resistenza di un esiguo presidio e della marina olandese. Fu intimata la resa. Il 14 maggio alle 13.30 prima ancora dello scadere dell'ultimatum iniziò un bombardamento di 40 minuti con dirompenti e incendiarie. Le vecchie case con tetti e solai di legno e i depositi di grano e carbone furono esca all'incendio, che, alimentato dal vento, persistentemente rivolto verso la città, durò due giorni consecutivi distruggendo totalmente il vecchio centro.

Ecco le cifre delle distruzioni:

Zona colpita . . . ha.	260
Edifici distrutti . n.	11000
comprendenti:	
abitazioni	25000
negozi e grandi magazzini	2350
magazzini e stabilimenti industriali	2000
uffici	1450
alberghi, trattorie e locali pubblici	550
scuole	62
edifici pubblici	25
chiese	24
sale per feste	22
ospedali	13
cinematografi	12
istituti di carità	10
sedi di giornali	4
teatri	2
78000 le persone senza tetto.	

Praticamente tutto il vecchio «triangolo», cioè la città del 1870, era completamente

distrutto e con esso non solo andava perso il centro storico, ma anche il cuore e il cervello della città. Lungo il Coolsingel, l'arteria principale della città e uno dei lati del triangolo, si salvarono alcuni pochi edifici e precisamente il Municipio, la Posta, la nuova Borsa dell'architetto Staal, l'Erasmushuis di Dudok ed una parte dei magazzini de Bijendorp pure di Dudok.

A soli tre giorni di distanza dalla rovina si iniziavano le operazioni di sgombero con un'imponente massa di uomini: una prima idea di piano era intanto abbozzata, in modo da dirigere l'utilizzo dei 5 milioni di metri cubi di detriti. Dopo 26 settimane lo sgombero era ultimato ed il «triangolo» era una vasta

distesa di terreno completamente pulito.

A completare l'opera di sgombero e per preparare il terreno ad una ricostruzione totalmente nuova si dovette pure procedere all'estrazione dei profondi pali di consolidamento su cui si fondavano le costruzioni distrutte. Infine fu decisa una misura radicale e di basilare importanza: l'esproprio di tutto il terreno in base alla legge 1940, con assegnazione a ciascun proprietario sinistrato di una indennità, da usarsi esclusivamente per il finanziamento delle nuove costruzioni.

Vennero intanto maturando, in seno al Dipartimento urbanistico appositamente costituito, le idee per il piano di ricostruzione del centro in

Veduta della punta orientale del «triangolo» dopo le distruzioni: In primo piano l'antico mulino del pepe rimasto intatto, in secondo piano il ponte ferroviarie e la linea ferroviaria sospesa. (Foto K. L. M.).

View of the eastern end of the «triangle» after the destruction: on the foreground the ancient mill for pepper, undamaged, on the second plan the railway bridge and the elevated railway.

Vue de la pointe orientale du «triangle» après les destructions: au premier plan, l'ancien moulin à poivre resté intact, au second plan le pont du chemin de fer et la ligne de chemin de fer suspendue.





Sopra: Veduta della punta orientale del "triangolo" con il mulino del pepe e la Oostplein, prima e dopo le distruzioni. (Foto K. L. M.).

Top: View of the eastern end of the triangle with the pepper mill and the Oostplein, before and after the destruction.

Sotto: a) Foto generale del modello del piano di ricostruzione, con in primo piano il nuovo porto per la navigazione interna. (Foto Openbare Werken); b) Particolare del nuovo porto per la navigazione interna. (Foto Openbare Werken); c) La nuova zona industriale progettata a Nord della Van Nelle nello Spansche Polder. (Foto Openbare Werken); d) La Van Nelle sul cui lato a destra di chi guarda sorgerebbe la nuova zona Industriale. (Foto K. L. M.).

Below: a) a general picture of the model of the reconstruction plan, in the foreground the new harbour for the inner navigation. - b) a detail of the new harbour for inner navigation. - c) the new industrial area as it is projected northward of the Van Nelle in the Spaansche Polder. - d) the Van Nelle where, on the right side of the smasher the new industrial area will arise.



En haut: vue de la pointe orientale du triangle, avec le moulin à poivre et la Oostplein, avant et après les destructions.

En bas: a) photo générale de la maquette du plan de reconstruction, avec au premier plan le nouveau port pour la navigation intérieure. - b) détail du nouveau port pour la navigation intérieure. - c) la nouvelle zone industrielle, projetée au nord de la Van Nelle dans le Spaansche Polder. - d) la Van Nelle où, sur le côté à droite de ceux qui regardent, la nouvelle zone industrielle va être bâtie.





In alto: Schema del piano generale della città. Sono indicati in nero il centro cittadino e i quartieri esistenti, con tratteggio incrociato le nuove zone industriali, con tratteggio verticale le attrezzature portuali e zone di magazzini, in grigio le nuove unità residenziali, in verde la nuova unità residenziale Zuidwijk.

Top: scheme of the general plan of the town. The city and the existing quarters are black, the new industrial areas are in crossed lines, the harbour equipments and silos areas in vertical lines, in grey the residential quarters, in green the new residential unity of Zuidwijk.
En haut: schéma du plan général de la ville. Le centre de la ville et les quartiers existants sont indiqués en noir, les nouvelles zones industrielles sont en hachures croisées, les installations portuelles et les zones de silos sont en hachures verticales, les nouvelles unités résidentielles sont en gris, en vert la nouvelle unité résidentielle de Zuidwijk.

Sotto: Il piano di ricostruzione del centro: in azzurro sono indicati gli edifici pubblici, amministrativi e commerciali, in nero le abitazioni.

Below: the city reconstruction plan: the public administrative and commercial buildings are in blue, the dwelling-houses are in black.
En bas: le plan de reconstruction du centre: en bleu les édifices publics administratifs et commerciaux, en noir les habitations.



stretta connessione con la impostazione del piano generale della città futura, che veniva contemporaneamente studiato, in base alle nuove condizioni determinatesi per effetto del colossale incendio. Il piano di ricostruzione, tenuto in gran parte segreto durante la occupazione, fu compilato definitivamente a liberazione avvenuta ed approvato dalle autorità nel maggio 1946.

Ma prima che la guerra cessasse, la città aveva dovuto subire ancora un'altra dolorosa amputazione: la sistematica distruzione di circa un terzo delle banchine e delle installazioni portuali, operata dai tedeschi nell'autunno del 1944. Restavano tuttavia intatti il ponte ed il moderno e grandioso tunnel sotto la Mosa, ultimato durante la guerra nel 1942.

Tutto l'organismo della città era stato profondamente intaccato dalle vicende della guerra ed il piano doveva quindi risolvere una complessità di problemi, alcuni dei quali eminentemente economici e tecnici.

Anzitutto il futuro economico della città: il traffico di transito ed il commercio con la Germania erano praticamente cessati e si poteva facilmente prevedere che per un lungo periodo di tempo essi sarebbero stati assai ridotti. Diventava quindi necessario un ulteriore incremento dell'attività industriale della città, per sopportare alla riduzione dell'attività commerciale.

Fu quindi decisa la costituzione di nuove zone industriali nelle quali ospitare sia le industrie distrutte, che per il momento erano state adattate in costruzioni provvisorie, sia le industrie di nuovo sviluppo. Una importante zona industriale fu così stabilita nella zona settentrionale in bordo alla città, in continuità degli impianti della Van Nelle, servita da un canale con darsene e allacciamenti autostradali.

Inoltre si stabilì che tutto il futuro sviluppo edilizio della città, ed in primo luogo la ricostruzione delle abitazioni distrutte, avrebbe dovuto avvenire per mezzo della costruzione di una serie di unità residenziali autono-



Veduta del nuovo porto per la navigazione interna.
View of the new harbour for the internal navigation. - Vue du nouveau port pour la navigation intérieure.



La piazza della nuova Stazione Centrale.
The new Central Station Square. - La place de la nouvelle Gare Centrale.



Sopra: La grande arteria del Cöllnringel a ricostruzione ultimata.
Above: The main street of Cöllnringel after the reconstruction. - En haut : La grande artère du Cöllnringel, après la reconstruction.
Sotto: Particolare della intitolazione: Incontro fra il Cöllnringel e la nuova arteria parallela alla Mosa.
Below: A detail of the connection between the Cöllnringel and the new street parallel to the Mosse.
En bas: Un détail de la intitolazione: le débouché de la Cöllnringel dans la nouvelle artère parallèle à la Mosse.





La più recente veduta aerea dello stato di avanzamento dei lavori di ricostruzione del centro di Rotterdam: il porto per la navigazione interna è stato costruito, tutte le grandi arterie tracciate, molti edifici sono sorti.

The latest aerial view of the actual stage of the reconstruction of the centre of Rotterdam: the harbour for the inner navigation is achieved, many buildings and the layout of several main streets are there.

La vue aérienne la plus récente du progrès des travaux de reconstruction du centre de Rotterdam: le port pour la navigation intérieure a été reconstruit, toutes les grandes artères sont tracées et plusieurs édifices ont réapparu.

me di 10-20.000 abitanti da costruire intorno alla città esistente, sistema questo che avrebbe permesso la costruzione separata di tante unità quante sarebbero state via via necessarie per far fronte all'ordinato ampliamento della città.

Infine furono prese tre importanti risoluzioni tecniche: la costruzione di una diga di arginatura della Mosa, allo scopo di evitare le inondazioni della città, assai frequenti nella zona del vecchio centro (ed all'arginatura venne associata l'idea di creare una grande passeggiata alberata lungo il fiume); la sistemazione della ferrovia sovrapposta con la centralizzazione del traffico in una unica stazione centrale in sostituzione delle stazioni preesistenti; infine un miglior collegamento con la riva sinistra della Mosa mediante la costruzione di un nuovo ponte sospeso a grande altezza per eliminare gli inconvenienti portati alla navigazione fluviale dall'attuale ponte a levatoio.

Questa decisione era pure legata alla soluzione del problema posto dalla zona sud:

avendo essa oltrepassato i 200.000 abitanti e dovendosi ricostruire il nuovo centro della città, era opportuno che questo fosse unico, come prima, o che fosse scisso in due, uno per la città nord ed uno per la città sud? Fu deciso per un solo centro, per non creare due città e mantenere la compattezza e la coesione della zona commerciale-amministrativa.

Così delineate le linee fondamentali del piano generale, il problema della ricostruzione della vasta zona distrutta era di conseguenza delimitato.

Essa doveva essere prevalentemente dedicata alla costruzione del centro amministrativo-commerciale e sociale della città: le preesistenti 25.000 abitazioni furono perciò portate a sole 4500 e concentrate nella zona nord-est.

Fu conservata la primitiva struttura del triangolo, integrato da nuove grandi arterie, una delle quali a formare il lato meridionale del triangolo, parallelamente alla Mosa ed una mediana collegata al futuro ponte sospeso.

I grandi compatti risultanti dalle grandi arterie, sono stati lottizzati a blocchi, per edifici di uso pubblico, commerciale ed in parte anche industriale.

Il Coolsingel resta l'asse degli edifici pubblici e delle sedi dei giornali e dei grandi palazzi d'uffici.

Nell'interno di alcuni grandi lotti sono previste zone ricreative a giardino e posteggi. Fra il triangolo e la Mosa sarà costruito un nuovo porto per la navigazione interna attorniato da magazzini ed uffici.

Il piano di Rotterdam non è destinato a restare sulla carta, né lo permetterebbe lo spirito intraprendente e attivo dei suoi abitanti.

Dalla prima visita nell'immediato dopoguerra ad oggi abbiamo potuto constatare che molto si è fatto: il terreno è stato preparato e le nuove arterie costruite; costruita la centrale termica che dovrà provvedere al riscaldamento centrale di tutto il quartiere, costruiti alcuni grandi edifici commerciali.

L'ultimazione del centro certo richiederà molti anni e fornirà spunti più per le cro-

nache architettoniche che per quelle urbanistiche, dato il carattere piuttosto anonimo e mediocre della lottizzazione e della conseguente volumetria degli edifici. In un terreno così libero si poteva certamente fare meglio; solo che la città avesse saputo utilizzare a tempo opportuno la collaborazione dei suoi migliori architetti così come li utilizza ora per la progettazione urbanistico-architettonica delle nuove unità residenziali.

Se questa manchevolezza non contribuisce a valorizzare il piano, esso non perde tuttavia il pregio delle sue linee generali, di larghissimo respiro e pur aderenti alle situazioni reali, e dimostra soprattutto la utilità di un tempestivo ed esteso controllo urbanistico, collaudando ancora una volta la validità di alcuni fondamentali principi urbanistici, dalla zonizzazione industriale alla formazione delle nuove unità residenziali, del tutto ignorati nella ricostruzione delle nostre grandi città industriali.

Giovanni Astengo

Tuinstad Zuidwijk

Architetti: Van Tijen e Maaskant.

È una delle prime fra le nuove unità residenziali progettate per alloggiare definitivamente i sinistrati della zona centrale e far fronte ai nuovi sviluppi della città. Soggetta nella zona meridionale, separata dalla città esistente da una generosa zona di verde.

Prevista per una capacità di circa 20.000 abitanti è stata suddivisa in 8 quartieri chiaramente delimitati e separati tra loro da zone di verde, in cui sono disseminati gli edifici culturali, religiosi, sociali.

Illustrando questo studio, che sta per entrare in esecuzione, Van Tijen scrive:

« L'architettura moderna ha senza dubbio ottenuto i maggiori risultati modellando lo spazio come continuità. Pensiamo a Wright, a Le Corbusier e al nostro Rietveld per esserne convinti... ». Ci sono delle difficoltà per questa tesi: « L'architetto potrà risolvere con disinvoltura gli edifici adibiti allo sport, industria, affari e traffico, ma se, come avviene per l'abitazione, dovrà fornire delle soluzioni che soddisfino le richieste di grandi classi della popolazione, che vive, agisce e giudica per lo più intuitivamente, allora il compito diventa arduo per la predisposizione intellettuale dell'architetto moderno. In tali casi si dovrà trovare una soluzione per il bisogno impellente di isolamento, di intimità della casa, bisogno essenziale per la media delle famiglie e degli individui... ».

« Nello studio della unità di neighbourhood abbiamo tentato di combinare tutti questi elementi ed aspetti, tutte queste molteplicità di vita, di abitazioni e di costruzione, in una sola entità, nella quale l'ampiezza e l'intimità, la libertà e la stabilità, edifici alti e piccole case, spazi aperti e recinti, tutto quello che cresce e quello che è costruito dall'uomo trovi il suo spazio... ».

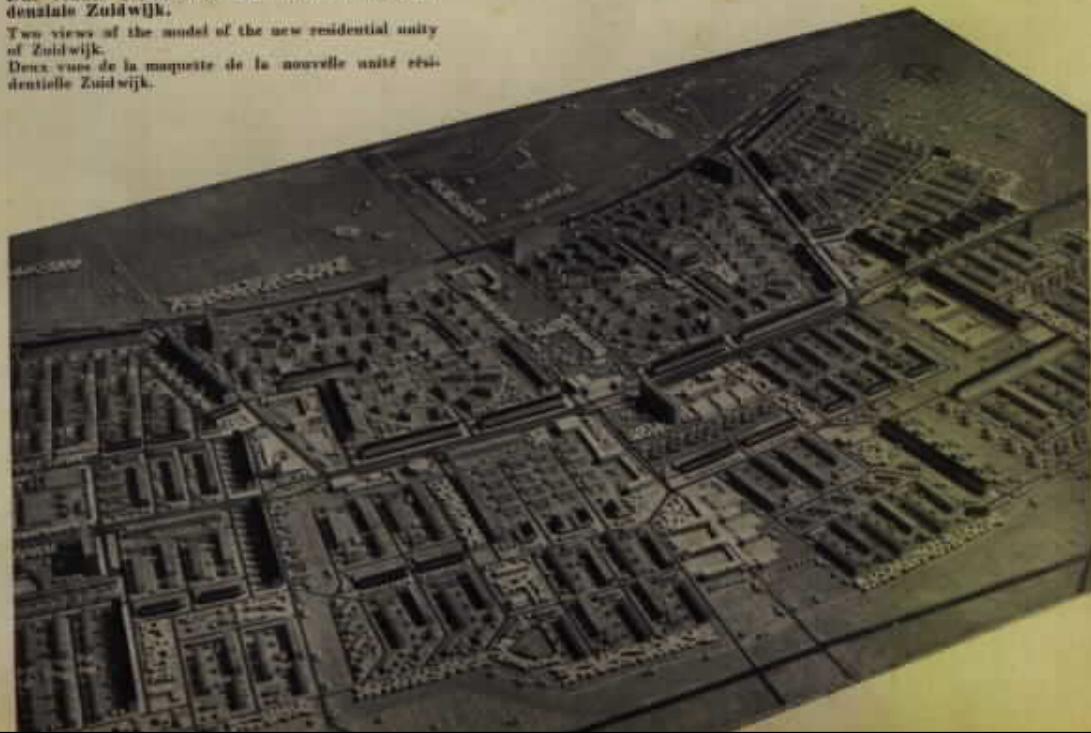
« Secondo noi, ognuno di questi edifici sta come massa chiara e ferma nello spazio aperto, in modo che lo spettatore ne sia ben consapevole. Nello studio della unità di neighbourhood, lo spazio è senza dubbio continuo, ma negli edifici stessi lo spazio, ogni spazio, è assolutamente definito in se stesso e delimitato chiaramente. Gli spazi sono collegati fra di loro e con lo spazio esterno per mezzo di aperture larghe quanto è possibile, ma non si corrono addosso o svaniscono all'esterno... ».

In sostanza la composizione spaziale tende a « qualcosa che unisce nel modo più naturale l'intimità con l'imponenza, che dia tutto ciò che si desidera e isolli e protegga quando è necessario » ed a far sì che « lo spazio illimitato unisce il tutto e sia palpabile e riconoscibile negli angoli più intimi e lontani ».



Due vedute del modello della nuova unità residenziale Zuidwijk.

Two views of the model of the new residential unit of Zuidwijk.
Deux vues de la maquette de la nouvelle unité résidentielle Zuidwijk.





LEGENDA

Abitazioni popolari

1. abitazioni unifamiliari
2. abitazioni su due piani
3. abitazioni ad un piano (tre vani)
4. abitazioni ad un piano (quattro vani)

Abitazioni ceto medio

5. abitazioni unifamiliari
6. abitazioni ad un piano (tre vani)
7. abitazioni ad un piano (quattro vani)
8. abitazioni con negozio a pianterreno
9. costruzioni alte

Negozi ed artigianato

10. negozi
11. artigianato
12. industria
13. autorimessa

Attrezzatura sociale e culturale

14. scuola pubblica preelementare
15. scuola confessionale preelementare
16. scuola pubblica elementare
17. scuola confessionale elementare
18. scuola pubblica secondaria
19. scuola confessionale secondaria
20. scuola pubblica industriale per ragazze
21. chiesa protestante
22. chiesa cattolica
23. casa del popolo
24. biblioteca ed ambienti per esposizioni
25. edificio con sale da affittare

- consiglio di quartiere
polizia
pompieri
uffici postali
uffici per industrie
assistenza sociale
servizio di levatrice
assistenza medica scolastica
assistenza dentistica scolastica
visita medica per t.h.c. e malattie veneree
«let haken» istruzione canalinga
policlinico
26. centro di quartiere
 27. centro sanitario

28. circolo confessionale
29. circolo cattolico
30. edificio per scopi sociali e culturali

Terreni

31. giardino dove gli scolari possono fare i compiti di scuola
32. campi sportivi per la scuola
33. campi da gioco
34. bosco riservato a ricreazioni
35. giardino da gioco
36. campi sportivi
37. giardini pubblici
38. cimitero

Nuova unità residenziale di Zuidwijk a Rotterdam.

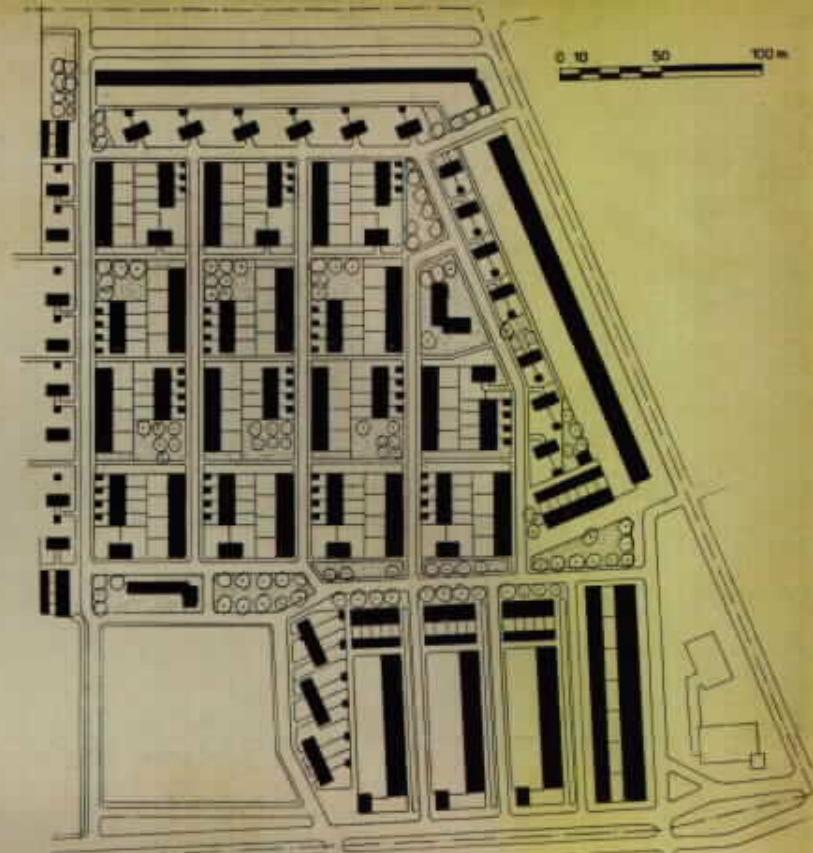
Architetti Van Tijen e Maaskant.

Allegato al n. 5 - 1950 di "Urbanistica".





Nuovo quartiere in costruzione di fronte alle Spaansche Polder.
The new quarter in course of building opposite to the Spaansche Polder.
Le nouveau quartier en train d'être bâti face au Spaansche Polder.



Studio particolareggiato del primo quartiere di Zuidwijk.
A detailed study of the first quarter of Zuidwijk.
Une étude détaillée du premier quartier de Zuidwijk.



LA COSTRUZIONE DI «ZUIDPLEIN» IN ROTTERDAM-SUD

Opera di Van Tijen colla collaborazione di Maaskant e Groosman, è il terzo degli edifici alti realizzati da Van Tijen a Rotterdam, dopo il Bergpolder (11 piani, struttura in acciaio - 1933) e il Plaslaan (11 piani, struttura in calcestruzzo armato - 1938).

La Zuidplein è un edificio di 15 piani per alloggi con ingresso su ballatoio ed è ubicato in modo da formare il perno della composizione urbanistica del centro sociale-culturale-ricreativo di Rotterdam sud. Compito nell'ottobre 1949, è una delle opere architettoniche più significative di questa dopoguerra.

L'autore così lo commenta:

«Il materiale è stato causa delle maggiori difficoltà nell'architettura moderna. A causa della sua origine astratta l'architettura moderna lo ha dapprima ignorato e anche disprezzato (teoria della "materializzazione" di Dukker). Col risultato che l'architettura moderna, sovente, ha sapore di plastico, o di edificio da esposizione, e perde la solida e sana realtà del vero edificio...».

«Nell'edificio residenziale a Zuidplein abbiamo voluto offrire qualcosa a coloro che nella vita cercano la solennità e l'importanza. Abbiamo cercato di

creare degli appartamenti dove la gente può vivere nel cuore della città in ambienti spaziosi e anche a 40 m. sul livello della strada ha il senso di sicurezza e di intimità. Abbiamo costruito una hall, che, effettivamente, è risultata molto alta, ma dove gli abitanti hanno il senso di tornare a casa e dove sentono con piacere le loro condizioni di cittadini e di abitanti di Rotterdam».

«Abbiamo costruito una terrazza sul tetto dove si può godere di stare sotto la tempesta come la si può godere da un grande transatlantico e dalla quale si vedono i bacini, in tutto il loro splendore. Di giorno il brutto Rotterdam-Zuid diventa un bel contrasto di verde e di mattoni rossi e blu indaco e di notte la città si stende come un tappeto trapunto di luci».

«Abbiamo cercato di dare tutto il risalto alla costruzione in cemento e ai mattoni che riempiono la struttura. Abbiamo usato il materiale in modo che sia piacevole posarvi la mano, per sentire la familiarità e il senso di solidità che se ne sprigiona».

«Abbiamo cercato di dare al cemento una forma che sia comprensibile ad ognuno e nella costruzione delle scale abbiam voluto dimostrare quale potere di creare il volume abbia una buona funzionalità».





Fig. 1

Corrispondenza da Stoccolma

di Mattea Ferrari

La città, i suoi sviluppi, il piano generale e i nuovi quartieri



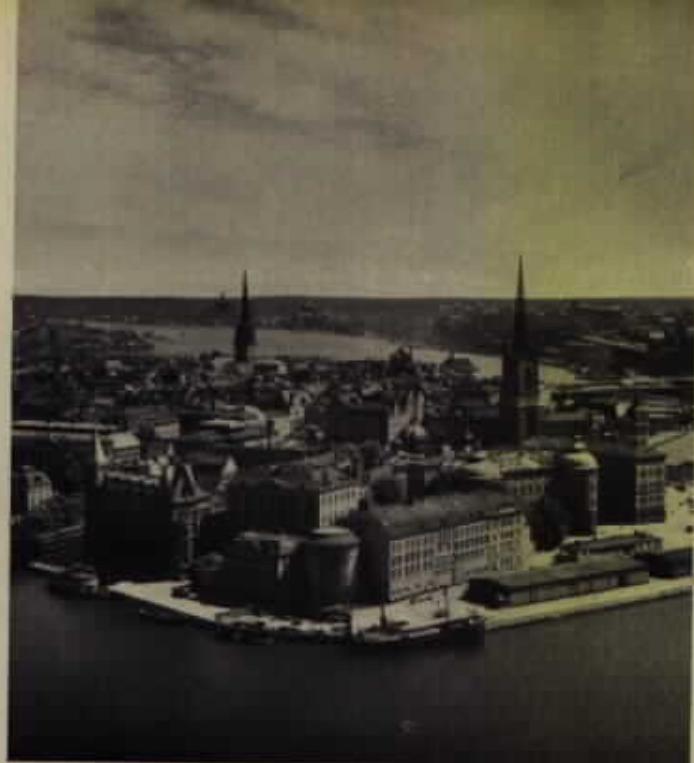


Fig. 8

La città di Stoccolma, vecchia di oltre 700 anni e ad un tempo la più moderna ed importante città della Scandinavia, si presenta con un tracciato urbanistico chiaro e complesso insieme.

Attorno al vecchio nucleo sulla piccola isola centrale, si allarga la città, aperta ad est sul Baltico, da cui si diramano, verso nord, verso ovest e verso sud-ovest i collegamenti terrestri con il Paese e con il resto del mondo.

Ma per chi percorra le vie di Stoccolma, è come un racconto intrecciato che si svolga con impreviste visuali sull'acqua che sempre riappare a rendere viva la scena, ora tra quinte vecchie e strette, ora con larga visuale di paesaggio, quasi non toccato dalla mano dell'uomo, con moltitudini di gabbiani e di anatre selvatiche.

I nordici amano chiamare Stoccolma la Venezia del nord, ma l'acqua che l'attraversa è la sola analogia. Malgrado una certa statica bellezza, il vento soffia libero nei quartieri

della città, senza ristagnare in spazi costruiti a creare atmosfere irreali. Non che manchi a Stoccolma una certa atmosfera di sogno; ma l'acqua, l'aria, il verde, la libera natura insomma, hanno una tale prevalenza per così dire psicologica, che inconsciamente comunicano la sensazione di sana freschezza propria del paese e del suo popolo.

Centoquarant'anni di pace hanno fatto di Stoccolma una grande città moderna, con relativi problemi ed esigenze.

Il piano regolatore generale, i cui lavori sono iniziati da lungo tempo sarà compiuto negli anni prossimi: quelle qui riportate sono le ultime notizie concernenti i problemi della città e l'indirizzo preso per risolverli. Serietà di impostazione, larghezza di mezzi e ampiezza di vedute sono alla base di tale studio, condotto con mentalità schiettamente pratica e tecnica, se pure non aliena dai problemi dell'arte, affrontati senza preconcetti formali e con assoluto rispetto delle soluzioni pratiche.





Fig. 5

Sviluppo storico

Le origini di Stoccolma sono legate alla figura del suo primo Re, Birger Jarl, che alla metà del XIII sec. fece costruire la cittadella a sbarramento dell'accesso al lago Mälaren dal Mare. Al regno di Birger Jarl risale la prima cinta di mura (comprendente il castello, la chiesa, il municipio, il mercato), che venne poi inglobata in una fila di case lunghe e strette, lambita esternamente da due strade, di cui Västerlångatan ancor oggi esistente.

Nel XV-XVI sec. la città si sviluppò ulteriormente, spingendosi, con una nuova cinta di mura, a comprendere le piccole isole di Riddarholm e Helgeandsholm, e la zona di Slussen.

Quando nel 1523 Gustav Vasa liberò il regno, la città non aveva ancora oltrepassati tali confini e le isole dell'Arcipelago erano disabitate, rocciose o coperte di foreste, mentre qualche casa sorgeva solo lungo le vie di accesso alla città, da nord o da sud.

Il 1600 è il secolo di grandezza per la Svezia che diventerà una delle grandi potenze che decidono delle sorti del continente. Stoccolma ne riflette lo splendore. Dal 1630 al 1660 la popolazione sale da 9000 a 40.000 ab. e la città, estendendosi ai quartieri di Norrmalm, Östermalm, Södermalm e Kungsholmen assume una fisionomia più geometrizzata, secondo i principi urbanistici del Rinascimento, fisionomia che conserva tutt'oggi nella struttura di

alcuni quartieri. È in questo periodo che i Tessin padre e figlio lasciano una impronta classicheggiante con le loro opere.

Il secolo XVIII porta il completamento del Palazzo Reale sui disegni di Tessin il giovane, con chiare tracce di influenze italiane. Lo stile Gustaviano, contemporaneo di Luigi XVI, di una particolare raffinata purezza, lascia l'impronta artisticamente più caratteristica.

Ma il fatto più importante è che alle grandi dimore aristocratiche del '600 si sostituisce una quantità di case private, di vivo interesse artistico, che, pur classicheggianti nei particolari architettonici, tuttavia segnano una linea romantica per il movimento libero delle masse, per il modo con cui viene stabilito un vivo contatto con la natura, per la qualità stessa del materiale da costruzione, che è sempre il legno.

Tale linea romantica, che continua nelle costruzioni private del secolo seguente, largamente alimentata da tutte le costruzioni rurali, è la reale viva tradizione nell'architettura svedese, mentre i monumenti di ispirazione classica restano fatti isolati e limitati a funzioni rappresentative.

La prima metà del sec. XIX porta



Figg. 6-7 - Due vedute dell'isola con il nucleo antico della città nel XIII secolo (da antichi dipinti).
Two views of the island with the old centre of the town in the XIII century.
Deux vues de l'île avec l'ancienne cité au XIII siècle.



Fig. 1 - Stoccolma. Veduta dell'isola con il nucleo antico. In primo piano il nodo stradale di Slussen, in secondo piano la riva di Norrmalm dal Municipio, in fondo a sinistra, fino all'isola di Skeppsholmen, a destra. Il braccio di mare a destra conduce al Baltico. (Foto Guillers).

Stockholm. A view of the island with the old city. In the foreground the road-junction of Slussen, on a second plan the Norrmalm drive from the City-Hall.

Stockholm. Vue de l'île avec l'ancienne cité. Au premier plan le centre routier de Slussen, au second plan le quai de Norrmalm depuis l'hôtel de ville.

Fig. 2 - La sponda nord del Riddarfjärden vista dal sud con a destra il Municipio. Anche nel centro cittadino la natura acquista spesso un valore dominante. (Foto Guillers).

The northern bank of the Riddarfjärden seen from the south with the City Hall on the right.

La rive nord du Riddarfjärden vue du sud avec à droite l'hôtel de ville.

Fig. 3 - L'isola con il nucleo antico visto dalla torre del Municipio. In alto il braccio di mare che conduce al Baltico, a destra Slussen e il quartiere Södermalm. (Foto Guillers).

The island with an ancient section, as seen from the City Hall tower. On the top is the arm of the sea leading to the Baltic. The island with the ancient nucleus seen depuis la tour de l'hôtel de ville. En haut, le bras de mer conduisant à la Baltique.

Fig. 4 - Il nodo di Slussen che collega il nucleo antico dell'isola a Södermalm. (Foto Guillers).

The Slussen junction, linking the ancient centre of the island with Södermalm.

Le centre routier de Slussen reliant l'ancien centre de l'île avec Södermalm.

Fig. 5 - Veduta da Nord-Est del nucleo antico. Da sinistra a destra, la mole del Palazzo Reale, il Parlamento e il Teatro dell'Opera.

View from the North-East of the ancient centre.

Vue depuis nord-est de l'ancien centre.



Fig. 6 - I resti degli antichi torrioni di fortificazione.

The remains of the ancient defensive towers.

Les restes des anciens boujons.

Fig. 7 - Stoccolma alla fine del secolo XVII.

Fig. 10 - Stoccolma Medievale.

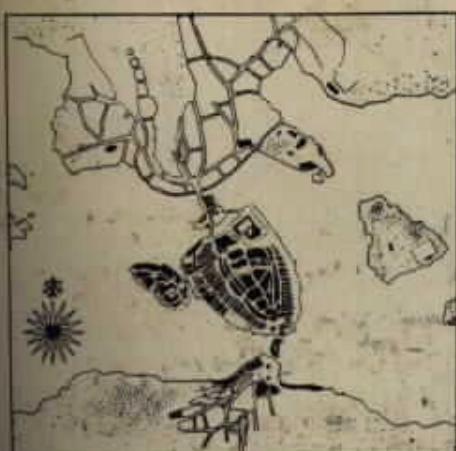


Fig. 10



Fig. 7



Fig. 11 - Architettura del XVIII secolo a Stoccolma. La casa di Bellman, deliziosa costruzione in legno di gusto romantico.
XVIII century architecture at Stockholm. The Bellman house, a delightful wooden building of a romantic taste.
Exemples d'architecture du XVIII siècle à Stockholm. La maison Bellman, délicieuse construction en bois d'un goût romantique.



(a destra in alto)
Fig. 12 - Casa privata del settecento. (Foto Azelius).
A private house of the XVIII cent.
Une maison privée du XVIII siècle.

(a destra)

Fig. 13 - Villa Reale di Rosendal, fatta costruire dal primo Bernadotte nel XIX secolo. (Foto Azelius).

The Royal Villa of Rosendal, built by the first Bernadotte in the XIX century.
La Villa Royale de Rosendal, bâtie par le premier des Bernadotte au XIX siècle.



Fig. 14 - Il Palazzo Reale completato nel settecento sui disegni di Tessin figlio, di chiara ispirazione italiana. (Foto Sölling).

The Royal Palace as it was achieved in the XVIII century after the drawings of Tessin junior, of a definite Italian influence.

Le Palais Royal, terminé au XVIII siècle sur les dessins de Tessin fils, d'une nette inspiration Italienne.

Fig. 15 - Un palazzo secentesco già sede del Comune.

A XVII century palace, a former seat of the Municipality.
Un palais du XVII siècle, ancien siège de la Commune.



Fig. 14



Fig. 15

un arresto legato alla diminuita potenza politica del Paese.

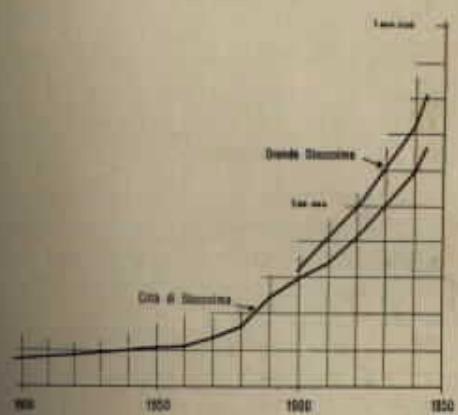
In seguito alla salita al trono dei Bernadotte si fa più viva l'influenza francese, ma anche lo stile impero, come già il barocco, diventa più sobrio ed intimo entrando in Svezia.

La seconda metà del secolo segna invece una nuova importante tappa nella struttura della città. La ferrovia stabilisce collegamenti col resto del territorio e la popolazione cresce a 100.000 abitanti. È a questo periodo che appartiene il Piano di Stoccolma di Lindhagen, ispirato alle idee di Haussmann.

Tale piano, per fortuna non integralmente realizzato, presentava difetti comuni ai piani dell'epoca: viali e arterie che inopportunamente squarciano la città, piazze stellari di un freddo accademismo, ecc. Tuttavia esso ha portato anche vantaggi: prima di tutto un'impostazione vasta, capace di fare fronte a necessità future, e poi alcune soluzioni che costituiscono fatti urbanistici ancor oggi valevoli, come la progettazione delle due passeggiate lungo l'acqua Strandvägen e Norrmälarstrand.

All'ingresso del sec. XX, prima dell'inizio dei fatti moderni, sta un'opera cominciata nel 1911, il palazzo del Comune, che ha un valore indicativo del gusto dell'epoca.

Negli ultimi 100 anni l'espansione di Stoccolma si fa più rapida. Anche in Svezia infatti, seppure in maniera meno acuta che negli altri Paesi devastati dalle guerre, viene a determinarsi il problema della sovrappopolazione dei centri, in conseguenza dello sviluppo industriale. Così, nel periodo in cui la popolazione della Svezia subisce un aumento da 4,2 a 6,5 milioni di abitanti, la popolazione urbana passa dal 30 % al 50 % della totale.



Tav. 1 - Aumento di popolazione Stoccolma 1800-1945. Grande Stoccolma 1900-1945.



Fig. 16.

Fig. 16 - Piano di Stoccolma di Lindhagen della seconda metà dell'ottocento. (Foto Stadsmuseet).

Plan of Stockholm by Lindhagen of the second half of the XIX century.

Plan de Stockholm par Lindhagen de la seconde moitié du XIX siècle.

Fig. 17.



Fig. 17 - Norrmälarstrand. Seconda metà dell'Ottocento. (Foto Bladh).

Norrmälarstrand. Second half of the XIX century.

Norrmälarstrand. Seconde moitié du XIX siècle.



Fig. 18 - Il Palazzo del Comune. Il monumento ufficiale recente più importante, è l'espressione di una corrente che all'inizio del XX secolo voleva, contro le tendenze moderne, creare un nuovo stile ispirato a tradizioni storiche. (Förlag Nordisk Konst).

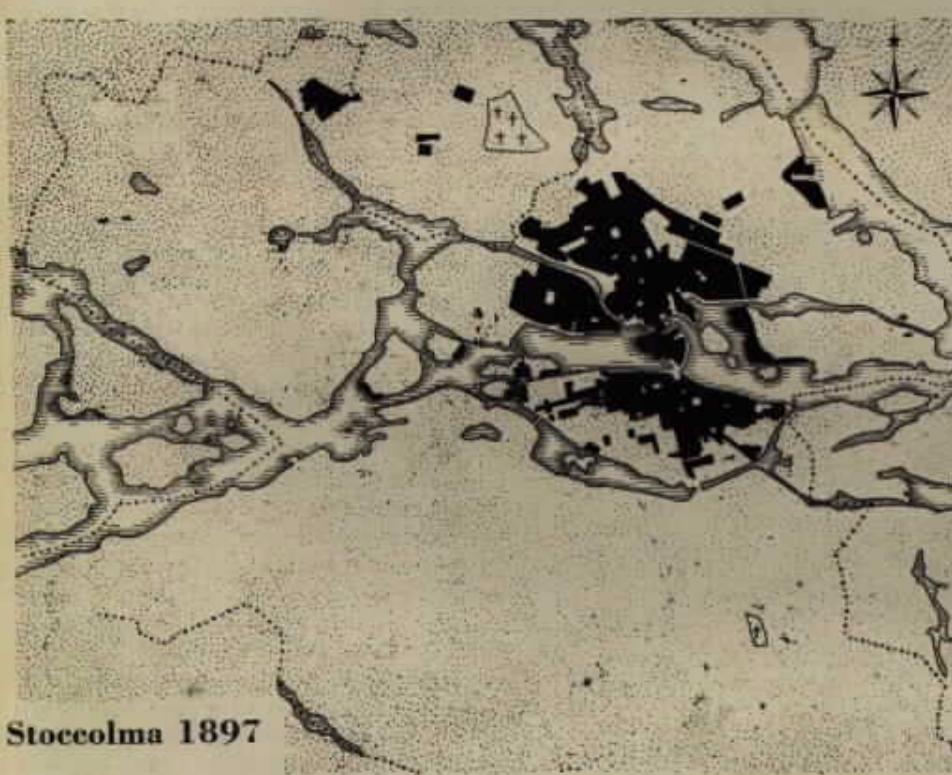
The City-Hall, the latest and most important official building is the expression of a trend which at the beginning of the XX century and against the modern trend, aimed at the creation of a new style influenced by the historical tradition.

L'Hôtel de Ville, le plus important parmi les monuments récents est l'expression d'une courant qui, au commencement du XX siècle, voulait créer, contre les tendances modernes, un style nouveau inspiré aux traditions historiques.

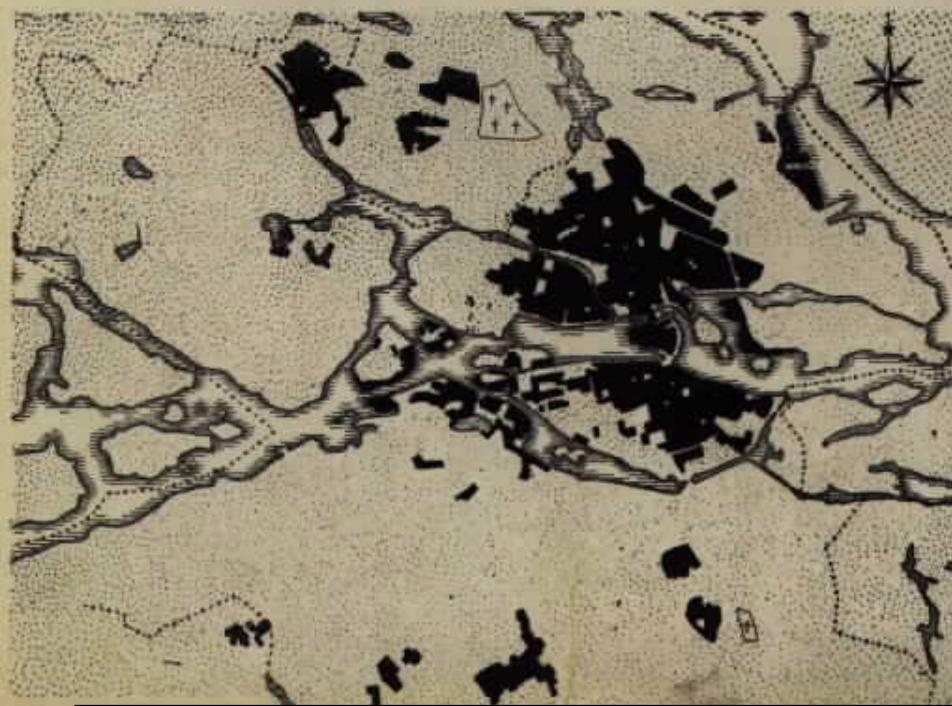
Fig. 18



Stoccolma 1850



Stoccolma 1897



Nella città di Stoccolma l'aumento degli ultimi 100 anni è da 100.000 a 800.000 ab. (tab. 1) e va considerato che fattori di tale sviluppo sono, non tanto l'aumento dovuto ai lavoratori dell'industria, quanto, insieme all'incremento demografico, lo sviluppo degli interessi amministrativi, finanziari, commerciali e culturali, e i moderni mezzi di comunicazione che hanno dato incremento a tali interessi, collegando Stoccolma con tutte le parti del mondo. Immediata conseguenza di questo stato di cose furono problemi di affollamento e di disservizi.

Il Piano Generale

Gli uffici comunali di Stoccolma, posti di fronte a questo stato di cose, iniziarono così i lavori del Piano Generale per la Grande Stoccolma, piano tuttora in fase di elaborazione.

Furono concreti dati di fatto che portarono alla necessità di questo Piano Generale, piuttosto che il desiderio di una impostazione teorica, quale avrebbe anche potuto essere suggerito dall'evolversi della scienza urbanistica.

Infatti la costituzione topografica di Stoccolma, il cui territorio è formato di isole o comunque frantumato da laghi e da bracci di mare e ricco di dislivelli rocciosi, non era tale da suggerire un illimitato sviluppo a macchia d'olio del centro cittadino, senza gravi disservizi. E le possibilità di sviluppo del centro erano tali da poterne prevedere l'esaurimento già per il 1960, anno in cui la popolazione dovrebbe ammontare a 1.300.000 anime, calcolando l'attuale aumento annuo di 30.000 persone più un margine del 20 %.

Per la elaborazione del Piano Generale, il «Stadsplanerkontoret Generalplan avdelning» (Ufficio piani regolatori Sezione piano generale) ha condotto una serie di minutissime ricerche dai vari punti di vista: statistico, economico, tecnico e sociale, così da essere completamente padrone di tutti i dati concernenti:

- 1) condizioni naturali: natura del suolo, drenaggio, vegetazione, paesaggio;
- 2) condizioni acquisite: monumenti antichi o di interesse culturale, attuale destinazione della zona e delle costruzioni, loro appartenenza, condizioni di traffico;
- 3) condizioni sociali - economiche: istituzioni pubbliche e loro ubicazione, caratteristiche demografiche in rapporto agli alloggi e alle zone ricreative, ecc.

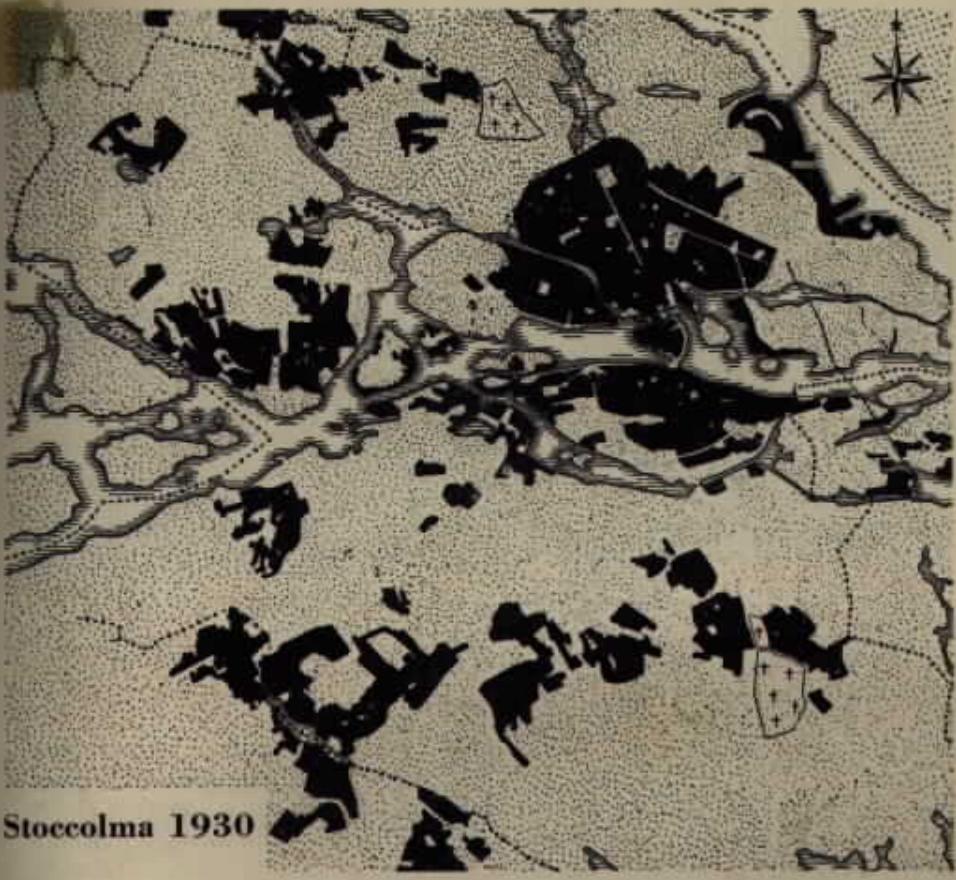


FIG. 19, 20, 21, 22, 23 - Fasi di sviluppo della città dal 1850 al 1946.
Different stages of the development of the town.
Différentes phases du développement de la ville.



Su questa base si è sviluppato il lavoro del Piano Generale a proposito del quale la commissione di studio ha fatto le seguenti osservazioni:

« Una città può paragonarsi ad un complicato organismo a cellule differenziate, e centro di molte attività. Il buon funzionamento dell'unità dipende dal fatto che cellule giustamente funzionanti siano appropriatamente coordinate. Per comprendere la vita di una città e poterla opportunamente pianificare occorre analizzarne le cellule. Ma la città non è solo somma di parti, non può svilupparsi ed estendersi solo per il fatto meccanico che le parti si sommano alle parti. È un organismo vivente e il suo sviluppo deve essere quello di una armoniosa ed efficientemente organizzata unità. Perciò occorre, nella pianificazione, una veduta generale dei problemi, per trarre delle premesse unitarie. Questo occorre per un piano generale. E poichè la città vive, ed è quindi in continuo divenire, un piano generale deve essere sempre flessibile e suscettibile di revisione in relazione ai mutamenti dell'organismo».

Questa costituisce di fatto la sola premessa teorica.

Passiamo ora alle varie parti del piano.

Per quello che riguarda la città, nella configurazione in cui si era venuta consolidando fino a cinquant'anni fa, essa presentava l'aspetto comune a molte città europee, costruite a blocchi alti e serrati.

In seguito allo sviluppo dei mezzi motorizzati si è poi andata naturalmente estendendo; ma la sua situazione topografica non è tale da permettere molte libertà di trasformazione o di estensione qualora si scarti l'idea di costruire in altezza; il che comporterebbe tra l'altro radicali demolizioni, senza contare che non risponderebbe alla psicologia del Paese. Indagini statistiche hanno infatti dato come risultato che su 1142 famiglie il 46% preferisce case singole
il 37% * appartamenti in blocchi bassi
il 17% * case alte.

Scartate le soluzioni in altezza restava da esaminare l'aspetto della estensibilità della città, contro la quale insorgono dei limiti naturali (topografia) e amministrativi, costituiti dai comuni autonomi di Nacka a sud-est, di Solna a nord-ovest e dal parco nazionale di Norra Djurgården a nord-est (v. fig. 28).

Non restava dunque, per soddisfare alle richieste di alloggi a cui il centro non può sopperire, che spingersi a costruire alla periferia con un sistema che rispondesse ad ogni tipo di necessità.

Il problema del centro si riduceva così ad un problema di risanamento e di traffico.

Il risanamento del centro

La situazione del centro si può così riassumere:

La maggior parte degli edifici era costituita di blocchi con un minimo di 5 piani; in alcune parti (Södermalm) le industrie leggere si trovavano mescolate alle abitazioni; la densità arrivava, nei casi peggiori, fino a 1200 pers./Ha. con indice di sfruttamento = 1.6 ÷ 2.0 (1).

I lavori di risanamento in corso di studio o di attuazione, tendono a diminuire la densità senza tuttavia mirare a far scendere l'indice fino a 0,3 - 0,5, quale si ha cioè nei quartieri periferici, con case che non superino i 3 piani di altezza. Per ottenere tale risultato, occorrerebbe cioè una diminuzione di popolazione dal 75 all'85%, che darebbe risultati indesiderabili dal punto di vista economico e di funzionamento. Così si tende a un abbassamento di popolazione del 40%, cifra che si è dimostrata in giusto rapporto fra i desiderata igienico-sociali ed economici.

Ma la città non ha solo bisogno di maggiore spazio e luce, occorrono, anche nelle zone centrali, servizi a carattere sociale ben distribuiti quali scuole, giardini d'infanzia e tutto ciò che può occorrere alle ore ricreative o facilitare il lavoro casalingo della donna, la quale ha quasi sempre in sovrappiù un completo orario di lavoro esterno.

Un terzo aspetto del risanamento del centro consiste nell'avere edifici rispondenti allo scopo che devono assolvere e un raggruppamento di tali edifici in modo da evitare sprechi di tempo.

Nella razionale trasformazione di edifici, si ottiene spesso un guadagno di spazio come ad es. nella Thulehuset (palazzo di uffici di una società assicurativa), dove lavorano 1650 persone su un'area che nel '37 ne ospitava 300.

Si può dunque grosso modo considerare che in seguito a un risanamento completo si avrà un certo compenso fra la diminuzione di densità negli alloggi e l'aumento negli uffici; ma la certa conseguenza sarà un aumento di traffico.



Fig. 24 - La parte inferiore del quartiere Norrmalm, la city di Stoccolma, dove affluiscono giornalmente 100.000 auto.

The inner part of the Norrmalm quarter, the city of Stockholm, with a daily traffic of 100,000 cars.

La partie inférieure du quartier Norrmalm, la ville de Stockholm, où affluent quotidiennement 100.000 autos.

Il traffico

Il problema grave è costituito dal fatto che anche internamente alla città devono penetrare le correnti di traffico, ed è proprio al nocciolo centrale della city, costituito dal quartiere «Norrmalm» che affluiscono e defluiscono 100.000 auto/giorno rispettivamente al mattino e alla sera.

Tale quartiere, ancora improntato a strutture seicentesche, con un traffico reso difficile dai dislivelli e dall'angustia delle strade, tagliato in due dalla collina del Brunkeberg, isolato da bracci di acqua verso sud e verso ovest, viene, nelle intenzioni del nuovo piano, collegato alle altre parti della città mediante allacciamenti sotterranei.

Le reti principali progettate sono:

- 1) Una metropolitana di collegamento della city con le altre parti della città, rete che si dirama radialmente e continua fuori terra a costituire il collegamento rapido del centro con la periferia.

- 2) Una rete stradale di traffico veloce costituita da radiali e collegamenti trasversali ad anelli di cui quello più interno si trova ai limiti della città vera e propria e ricalca il tracciato ottocentesco (solo in parte ampliato e modificato, specie verso ovest). Tale anello, costituito da Valhallvägen, Västerbro, Ringvägen, dovrà chiudersi ad est con la nuova arteria «Österleden», oggetto di un concorso internazionale non ancora giudicato.

Le strade vengono inoltre classificate come:

- 1) arterie di traffico veloce e di alto standard tecnico, per velocità su-

periore ai 45 Km/ora, la cui sezione viene studiata a seconda delle necessità, tendendo sempre a portare in sede propria ogni tipo di traffico;

- 2) strade secondarie, che hanno accesso alle primarie con soluzioni tecniche che evitino i collegamenti bruschi;

- 3) strade di alimentazione interna dei quartieri, che affluiscono alla rete secondaria, anche qui con collegamenti che permettono il passaggio graduale di velocità e sempre mantenendo una grande distanza fra gli incroci;

- 4) rete interna in cui si tende alla differenziazione secondo le funzioni delle varie strade in rapporto alle diverse funzioni dei quartieri da servire.

Un altro aspetto del problema del traffico, che agisce sulla determinazione delle sezioni stradali, è costituito dagli studi sui mezzi di locomozione. Si prevede infatti un largo aumento dei mezzi collettivi e del traffico ciclistico. Per il traffico automobilistico, rappresentato nel '39 da 50 auto/1000 pers. (Si noti che negli Stati Uniti tale rapporto è di 400/1000), si prevede un aumento a circa 80/1000 per il 1960. Si considera che un aumento troppo grande di mezzi privati porterebbe gravi problemi di parcheggio spesso insolubili nel centro, e che tale aumento viene naturalmente frenato dal perfezionato sviluppo dei mezzi di trasporto collettivi, così da escludere il più possibile l'uso di auto private dalle funzioni giornaliere, limitandolo ad uso strettamente privato, come per gite festive o vacanze.

Fig. 25 - Veduta parziale del quartiere Norrmalm. View of the Norrmalm quarter. Vue du quartier Norrmalm.



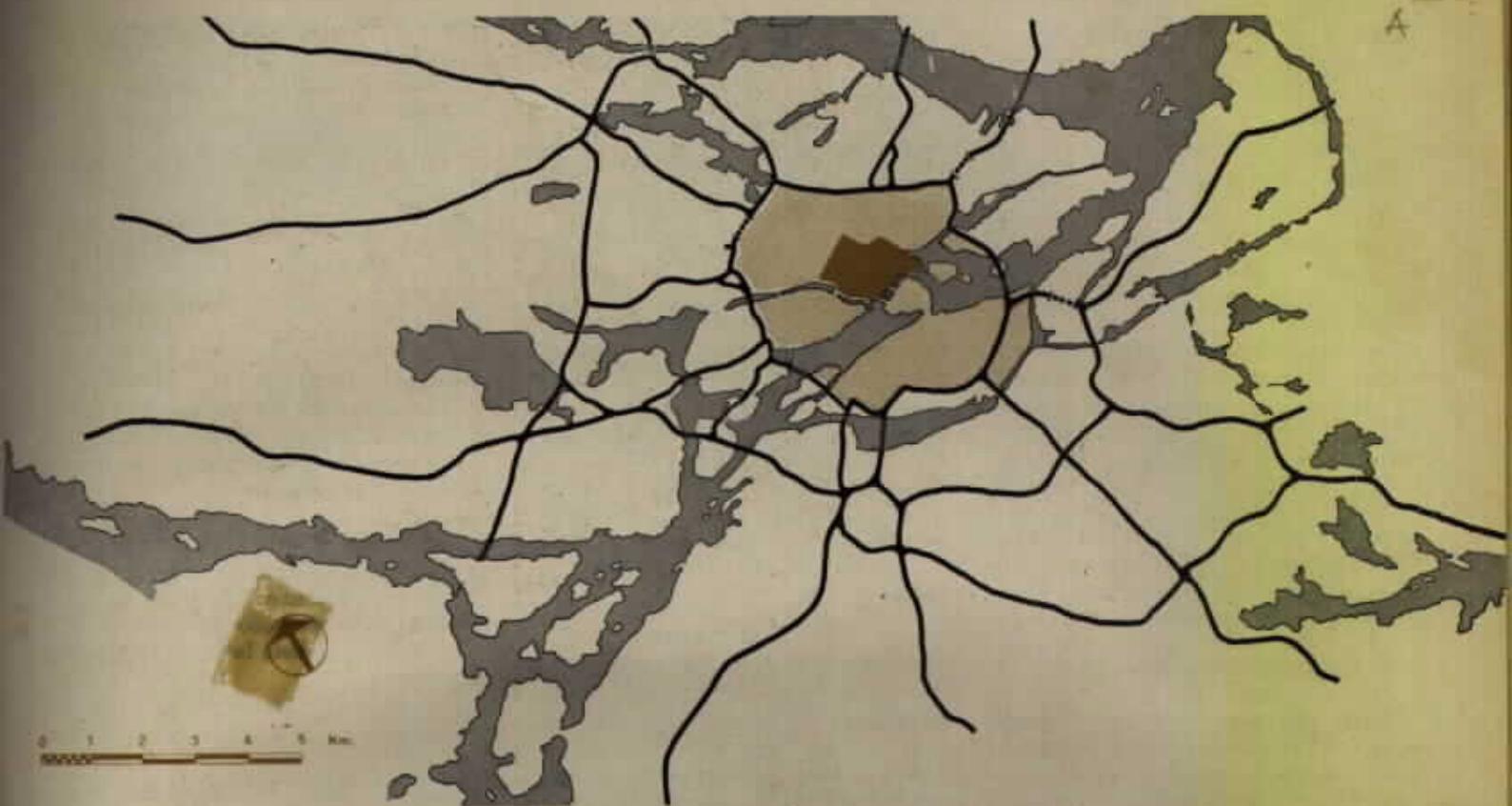


Fig. 26 - Rete stradale per il traffico veloce, costituita da radiali e collegamenti trasversali ad anelli di cui quella interna ricalca il tracciato ottocentesco.
Progetto in corso di esecuzione.

Roads network for the fast traffic, made of radials and cross-wise ring connections; the inner one follows the XIX century pattern. This project is in course of realization.

Réseau routier pour le trafic rapide, constitué par des radiales et des racords transversaux par anneaux dont l'intérieur suit le dessin du XIX^e siècle. Projet en cours d'exécution.

N



Fig. 27 - Schema della rete metropolitana di collegamento della città con le altre parti della città.

Schema of the metropolitan network for the connection of the city with the other parts of the town.

Schéma du réseau métropolitain de raccord de la ville avec les autres parties de la ville.

A



Fig. 28 - Limiti amministrativi delle giurisdizioni comunali.
Administrative boundaries of the municipality jurisdictions.
Limites administratifs des jurisdictions communales.

I quartieri periferici

Si può considerare che la zona periferica si estende dalla prima circonvallazione ai limiti della giurisdizione amministrativa della «Grande Stoccolma». Tali limiti non si sono dimostrati come qualche cosa di statico, poiché diversi comuni sono stati incorporati, apportando una riserva di zone libere, con un aumento delle possibilità di decentramento. Per avere un decentramento ideale di circa il 40% della popolazione, occorrerebbe però un ulteriore trasferimento di circa 200.000 persone. La recente annessione di Spånga, avvenuta nel '49, ha portato una riserva di spazio per altre 50.000 persone. In questo senso dunque i limiti della città non sono statici. Inoltre anche se il Piano Generale opera entro tali limiti, e talvolta aggressioni desiderabili come quelle di Nacka, Solna e Lidingö non sono realizzabili, tuttavia indirettamente l'azione del piano si estende al di là dei suoi confini, in quanto che le amministrazioni limitrofe imitano il tipo, lo standard e i sistemi organizzativi di Stoccolma, valendosi così di esperienze già fatte.

Va del resto notato come lo standard di tutta la Svezia possa considerarsi uniformemente alto.

Per la pianificazione della periferia è da tenere presente che il sistema adottato è quello di quartieri residenziali decentrati, collegato alla decentralizzazione delle industrie.

La situazione topografica che ostacolava una estensione del centro a macchia d'olio, avrebbe potuto suggerire, come già è stato notato, un addensamento in altezza; prescindendo dalle ragioni, per dir così, coscienti, che lo hanno fatto escludere nell'attuale piano generale, esistono altri fattori. Già dal 1900 appaiono a Stoccolma i primi esempi di quartieri estensivi sul tipo

delle città giardino. Va a tale proposito notato come la Svezia sia legata dal punto di vista tecnico ed economico ai paesi anglosassoni, e come malgrado esempi (specialmente settecenteschi) di architettura classica, la tradizione viva nel paese sia una tradizione romantica.

L'uso di tali quartieri estensivi è andato poi sempre più diffondendosi dalle classi agiate agli altri strati sociali, tanto che 1/5 della popolazione di Stoccolma è ora alloggiata in case che ospitano da 1 a 2 famiglie. Altro indizio di tale tendenza è il fatto che in media una famiglia su 6 ha una «stuga» cioè una casa di vacanza nei dintorni della città, dove trascorre i mesi estivi sotponendosi a disagi giornalieri di locomozione.

Il principio usato nella pianificazione, principio che appunto trova analogie in tutti i moderni studi urbanistici inglesi e americani, viene così ad essere veramente un principio rispondente al carattere e alle aspirazioni della popolazione, e non un'imposizione teorica, giacchè si risolve nell'organizzare e consolidare una spontanea tendenza di decentramento.

Una volta stabilito il principio del decentramento restava la scelta sul tipo di unità da progettare, scelta che si muove fra due limiti: un centro satellite autonomo, da una parte, e delle abitazioni sparse nella campagna dall'altra.

La via di mezzo è apparsa come la più rispondente allo scopo, sia per l'importanza che può assumere sul bilancio del cittadino una perdita giornaliera di tempo e di denaro necessaria a raggiungere il centro satellite, sia perchè, all'altro estremo, i trasporti collettivi non avrebbero potuto servire bene zone troppo estese senza danno economico.

Il tipo di quartieri residenziali a sviluppo limitato di 10.000/16.000 ab. come base, ha mostrato inoltre di essere il

più adatto a stabilire delle armoniche relazioni fra le varie funzioni della vita: il lavoro, la famiglia, le attività sociali, culturali, ecc. così da costituire un nucleo unitario vitale.

Un quartiere residenziale, ad es. di 16.000 pers. è costituito sulla traccia del seguente schema teorico (v. fig. 29).

1) Situazione.

Sulla linea metropolitana che dalla city si dirama a stabilire i collegamenti rapidi nelle varie direzioni, vengono determinate delle fermate, le cui reciproche distanze, oltre che dalla più opportuna ubicazione dei quartieri da servire, vengono stabilite anche in base a indagini economiche.

2) Nucleo collettivo.

Attorno alla stazione trovano posto:
a) un centro commerciale comprendente un negozio sul tipo dei *drogstors* americani, una lavanderia, qualche artigiano;

b) un centro culturale (biblioteca, aule per corsi serali, cinema, scuola);

c) qualche ufficio; la posta.

3) Zona residenziale.

La zona residenziale si svolge entro un raggio di 450 m. dalla stazione e viene costituita da case di affitto per 10.200 ab. pari al 62% della popolazione con una densità di 220 ab./Ha.

Entro la zona residenziale devono essere opportunamente situati: spazi di gioco per ragazzi, nidi d'infanzia, una zona di impianti sportivi.

4) Zona estensiva.

Entro un maggior raggio di 900 m. dalla stazione sono sistemate le case individuali di abitazione e le case a schiera per complessivi 6300 ab., pari al 30% della popolazione, raggruppate in nuclei di densità di 80 ab./Ha. Ogni nucleo è servito da negozio, lavanderia, spazio ricreativo e nido d'infanzia.

5) Industrie.

Le industrie, che alimentano la vita del quartiere, devono trovare posto in un raggio non superiore ai 600 m. dalla stazione. Nelle immediate vicinanze devono trovarsi impianti sportivi per gli operai.

6) Zona orticola (2)

e una scuola supplementare devono essere sistematicamente entro il medesimo raggio di m. 600.

7) Traffico.

Il traffico si può distinguere in:
a) strade di abitazione intorno a cui si raggruppano le case;
b) strade di accesso che servono un gruppo di strade di abitazione;
c) arterie e linee di collegamento con la città.

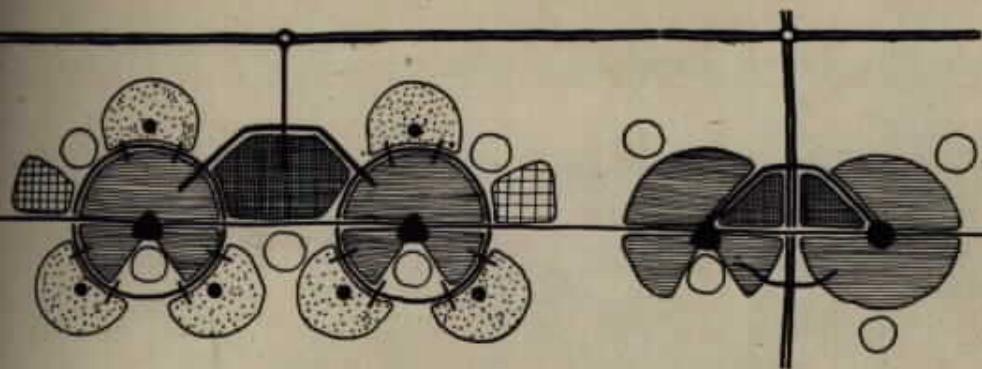
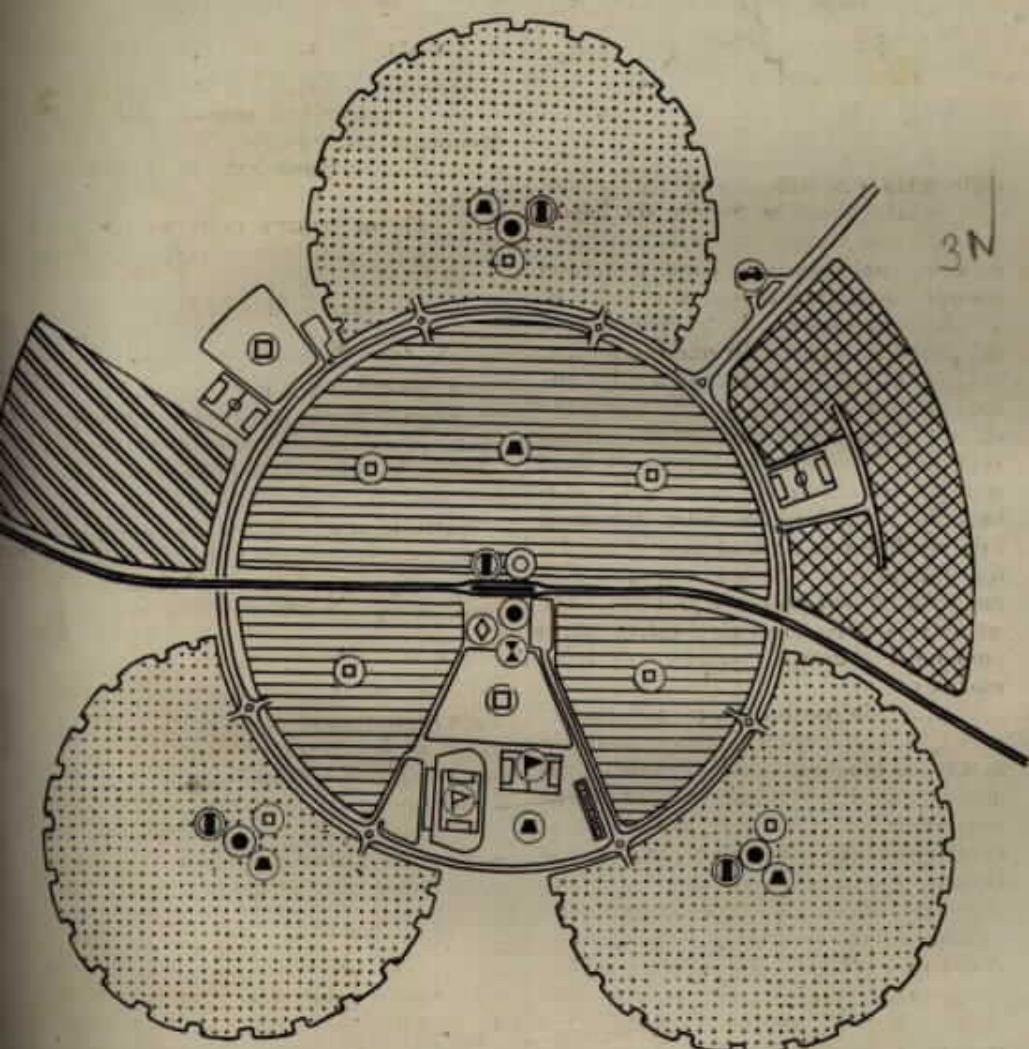


Fig. 29 - Sistemi di raggruppamento di due quartieri satelliti.

Some system of grouping of two quarters.

Systèmes de groupement de deux quartiers satellites.



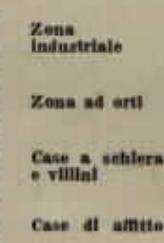
LEGENDA:

●	Negozzi	●	Autotreni
●	Centro Culturale	○	Astio
○	Poste	□	Scuole Elementari
○	Artigianato	○	Campo da gioco
○	Lavanderia	○	Attrezzature sportive
○		○	Centro ricreativo

Fig. 30 - Schema distributivo del primo quartiere a sinistra della fig. 29.

Schema of distribution of the first quarter on the left in plate 29.

Schéma de distribution du premier quartier à gauche de la fig. 29.



I percorsi pedonali vengono studiati in modo da evitare al massimo gli incroci col traffico automobilistico.

8) Parchi.

I parchi sono concepiti come un sistema continuo che collega le zone verdi della città e dei quartieri, con le grandi zone verdi periferiche.

Sulla base dei sistemi illustrati da questo schema vengono studiati i piani dettagliati, in maniera molto libera; una grande libertà ed elasticità contraddistinguono del resto tutte le realizzazioni pratiche del piano generale, e ne costituiscono il suo aspetto più vitale, e questo tanto dal punto di vista dei progetti, quanto dal punto di vista del sistema di lavoro; infatti, mentre gli uffici del P.R.G. seguono e dirigono gli sviluppi del piano, i progetti particolari vengono elaborati in collaborazione con architetti privati, oppure addirittura affidati ad essi.

Inoltre, contro l'impressione di trovarsi di fronte ad una pianificazione troppo meccanica, va considerato che il lavoro del Piano generale, specialmente per ciò che riguarda i nuovi quartieri, cioè proprio là dove ha avuto maggiore libertà di azione, risponde effettivamente alle esigenze di vita del cittadino svedese.

Lo spostare l'accento sul lato funzionalistico dei problemi, non in sede polemica per cadere in preconcetti di tipo diverso, ma in sede di attuazione pratica e di sistema di studio, ha portato il vantaggio di non correre avventure e di assicurare in ogni caso una soluzione onesta e rispondente allo scopo, pur lasciando piena libertà sia all'esprimersi della fantasia dei progettisti, sia ad una evoluzione nel senso di una maggiore ricerca di valori compositivi.

Cosicché non si può parlare di funzionalismo né di alcun « ismo » riferendosi alla Svezia, poiché nessun principio tecnico e nessuna impostazione teorica si cristallizza in tendenza dottrinaria.

Gli svedesi possiedono mezzi tecnici avanzati e se ne servono giornalmente come dei mezzi più naturali per cercare di raggiungere i risultati volta a volta desiderati senza che la tecnica divenga esibizionismo o polemica, come non lo diviene qualsiasi altra manifestazione della vita.

Stoccolma, 28 aprile 1950.

Matteo Ferrari

(1) Indice di sfruttamento di un area = rapporto fra la sup. usabile (somma dei vari piani) e la sup. dell'area.

(2) Piccoli lotti di terreno a disposizione dei privati che li coltivano nelle ore ricreative e nei giorni festivi.

N. B. - Le foto 3 e 4 gentilmente concesse dal fotografo Gullers, noto per l'intelligenza e il gusto delle sue inquadrature, sono state purtroppo tagliate dall'autorità militare svedese che controlla l'uscita dal paese di tutto il materiale fotografico, al momento della spedizione.

Stoccolma: nuovi quartieri residenziali

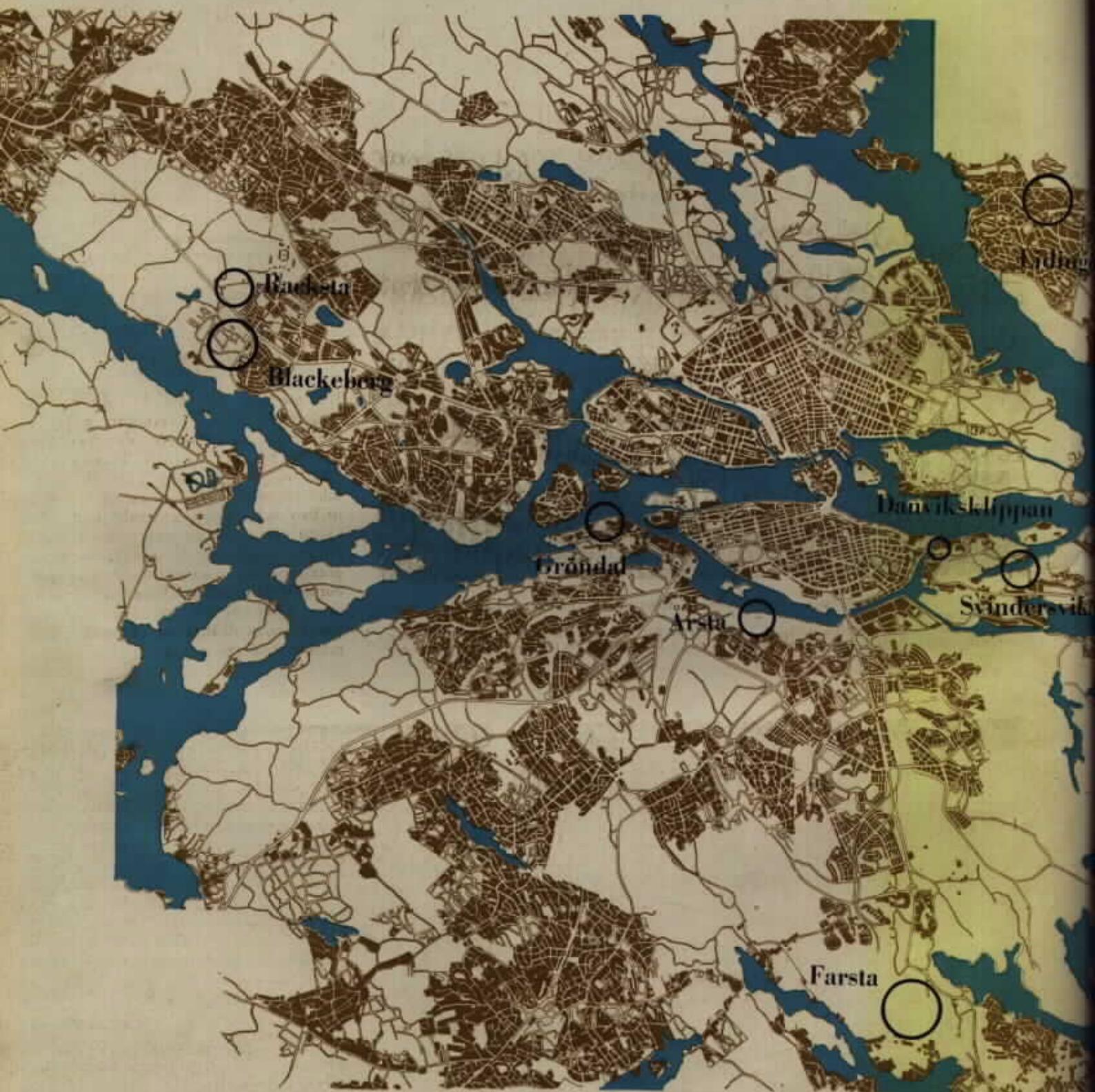


Fig. 31 - Pianta della città attuale e ubicazione dei più recenti quartieri, illustrati nelle pagine seguenti.

Plan of the present city and location of the most recent quartiers illustrated in the following pages.

Plan de la ville actuelle et situation des quartiers les plus récents illustrés dans les pages qui suivent.



Fig. 32 - Gruppo di case punkthus a Danviksklippan. Architetti Sven Backström, Leif Reinius. Veduta da Norra Hammarby.

Group of Punkthus houses at Danviksklippan. Architects Sven Backström, Leif Reinius. View from Norra Hammarby.

Groupe de maisons Punkthus à Danviksklippan. Architectes S. Backström, L. Reinius. Vue depuis Norra Hammarby.

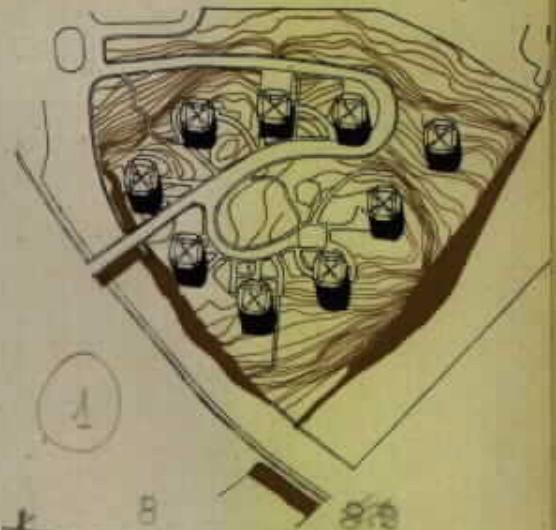


Fig. 33 - Planimetria del gruppo di punkthus.
Planimetry of the Punkthus group.
Planimétrie du groupe de Punkthus.

Danviksklippan

Un esempio di case in altezza che malgrado volumi dominanti e precisi mantiene il carattere di spontanea libertà comune a tutta l'architettura svedese. Queste case note da anni, mantengono un vivo interesse urbanistico nel quadro generale della città in quanto che è in questa zona che si stanno studiando le possibilità di un grande ponte e di nuove arterie (Concorso di Osterleden). Delle appropriate e coraggiose soluzioni potrebbero dare a questa zona di ingresso al porto, un carattere moderno maggiormente definito.



Fig. 34 - Veduta del gruppo di punkthus.
View of the Punkthus group.
Vue du groupe de Punkthus.



Fig. 35 - L'ingresso al porto di Stoccolma dal Baltico: sulla sinistra Danviksklippan.
The entrance to the harbour of Stockholm from the Baltic Sea, on the left is Danviksklippan.
L'entrée du port de Stockholm de la Baltique: à gauche Danviksklippan.



Fig. 36



Figg. 38-39



Centro di Arsta

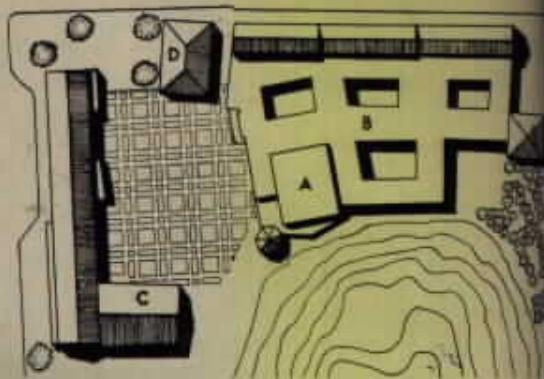


Fig. 37 - Piantometria del Centro Civico di Arsta.

- A - Teatro e sala riunioni.
- B - Centro culturale con biblioteca, sale di lettura, mostra arti decorative, ecc.
- C - Cinema collegato ai negozi.
- D - Mercato coperto.

Il centro di Arsta è stato costruito per iniziativa della Svenska Riksbyggen, ente statale di costruzioni.

Il lavoro è stato preceduto da un preliminare studio sociale per zone di abitazione con un piano per circa 25.000 ab. Il territorio è stato diviso in gruppi successivi di case di abitazione di cui il gruppo centrale ospita 10.000 ab.

Il centro di Arsta è situato in mezzo al gruppo centrale per servire gli abitanti e consta dei vari locali, tra cui la biblioteca, che in realtà serve un numero di abitanti superiore ai 10.000.

Il progetto è stato affiancato da molte ricerche condotte a mezzo di conferenze e discussioni con le autorità e i rappresentanti dei diversi rami. Lo spazio necessario è stato stabilito con gli specialisti per i vari reparti che doveva contenere.

L'idea base è di attivare i contatti e gli scambi favorendo con l'ambiente queste attività sociali.

L'uomo moderno dei grandi centri è fondamentalmente specializzato, ha bisogno di prendere contatto con persone diverse da quelle che incontra nel lavoro giornaliero. Questo contatto non può ottenerlo come osservatore passivo da una tribuna di stadio o dalle file di un cinema dove è altrettanto isolato come in casa. Ha bisogno di un complemento alla sua abitazione isolata.

I luoghi di ricreazione sono stati posti in mezzo ai punti di riunione giornaliera: fermate dei bus e dei tram, linee principali di traffico.

I negozi che servono gli alloggi sono radunati qui, così come cinematografi, posta, farmacia, istituzioni sociali, ecc.

La scuola invece deve essere divisa dal traffico.

La situazione del centro, già stabilita dal piano generale, ha preso forma col progetto particolare. Le premesse topografiche e la situazione, sono tali da facilitare un centro vivo e naturalmente situato.

Si può accedere ai locali di ricreazione da una entrata comune, sopra un locale di esposizione dove tutti si incontrano come in un club.

Si prevede il completamento immediato della parte a contatto con l'esterno, piazza, strada, ecc., mentre una parte successiva di locali di ricreazione si svilupperà attorno ad un sistema interno di comunicazioni.

Fig. 38 - Plastico della zona centrale di Arsta con il centro ricreativo e culturale, piazze, negozi, istituzioni sociali, ecc. (Foto Uwe Sundahl).

Model of the central area of Arsta with its recreational and cultural centre, squares, shops, social institutions, etc. Maquette de la zone centrale de Arsta avec le centre de récréation et culturel, places, magasins, institutions sociales, etc.

Fig. 38, 39 - Particolari delle facciate dei negozi. (Foto Rosenberg). Details of the frontages of the shops. Détails des façades des magasins.



Fig. 40

Torsviksöjden, Lidingö

Architetti: Stig Ancker, Beng Gate e Sten Lindegren.

Lidingö è una comunità a sé stante situata all'estremo limite di Stoccolma.

Questo quartiere residenziale fu creato negli anni 1945-46 per una popolazione di circa 3500 abitanti, in base ad un piano che tendeva a fondare una comunità organica e concentrata su un altipiano di dimensioni delimitate e con adeguati spazi aperti.

Sono stati adottati i tipi architettonici delle case puntiformi (*punkthus*) a tre e sei piani e delle case con manica di 11-12 metri a tre piani (*smalhus*). Cinque case di questo secondo tipo sono state collegate insieme e formano una schiera di 200 metri di lunghezza.

All'interno del quartiere sono situati i negozi, un cinema, ristoranti, una lavandaia centrale e gli impianti centrali di termosifone che provvedono il calore all'intera comunità. Vi sono inoltre dei clubs, un centro dell'infanzia, bagni a vapore finlandesi e un centro di cultura fisica.



Fig. 40 - Lidingö. Pianimetria.
Lidingö. Planimetry.
Planimétrie de Lidingö.

Fig. 41, 42 - Abitazioni a Lidingö.
Housing buildings at Lidingö.
Maisons d'habitation à Lidingö.

Svindersvik

Architetti: Sven Backström, Leif Reinius.

La parte del quartiere residenziale, progettata dagli arch. Backström e Reinius, è separata da quella studiata dagli uffici comunali di Nacka dall'arteria principale di traffico.

All'ingresso della nuova zona residenziale, costituita da case a schiera di due e tre piani per complessive 1500 persone circa, sono progettate due case alte: il centro di negozi e di artigiani, ideato con costruzioni a un piano, costituisce come il basamento a questi edifici, collegandoli alla scala ridotta delle case a schiera.

L'esistente villa settecentesca è stata rispettata come elemento dominante e valorizzata dalla ricerca di una composizione unitaria. I due blocchi di ingresso, costituiscono quasi la porta da cui la passeggiata alla villa è condotta tanto dagli allineamenti delle case a schiera, quanto dai viali che mantengono volumetricamente un valore dominante.

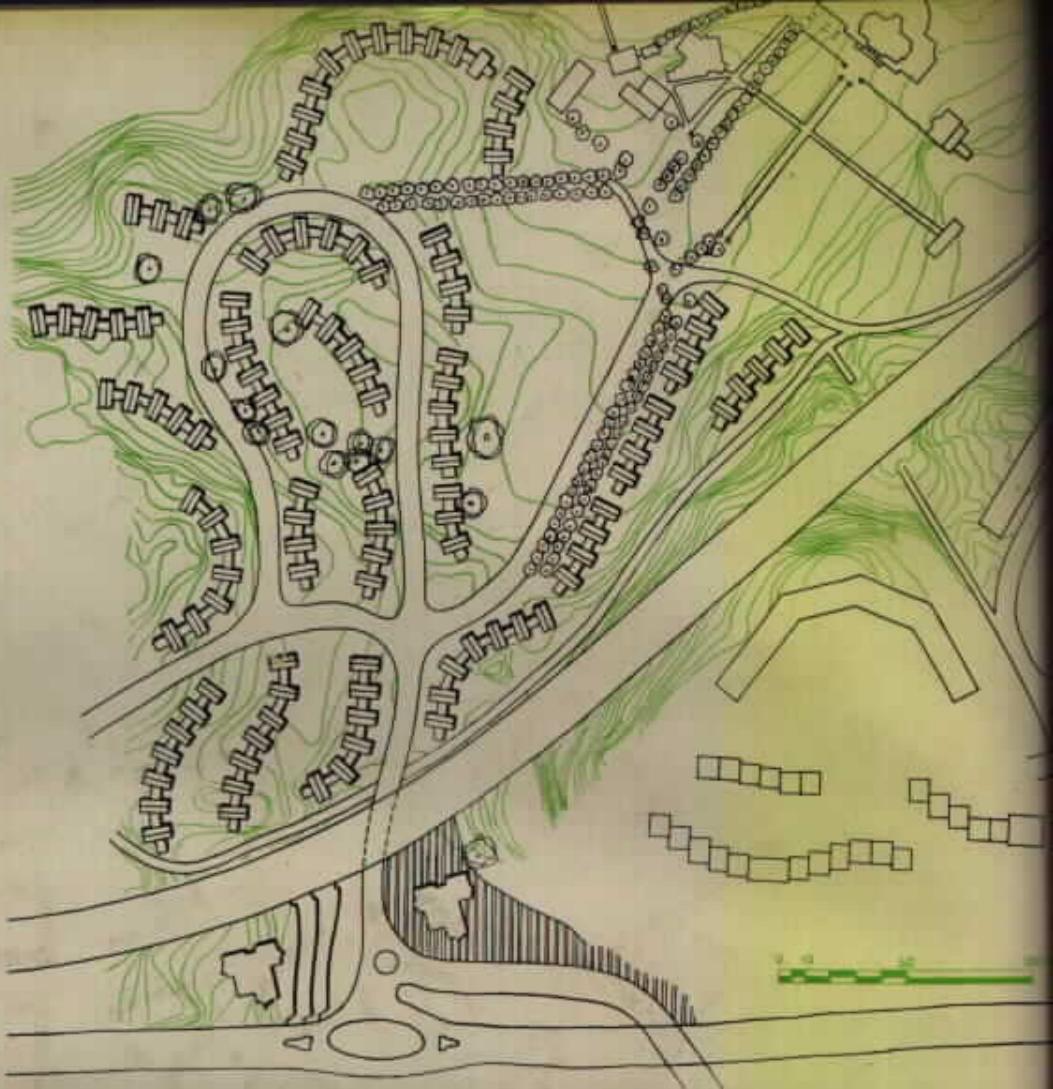


Fig. 43 - Svindersvik. Piantimetria.
Layout of Svindersvik. - Planimetric de Svindersvik.

Gröndal

Architetti: Sven Backström, Leif Reinius.

Primo esempio di case stellari (stjarnhuset) impiegate sia isolate che unite tra di loro secondo uno schema esagonale.



Figg. 44, 45 - Due vedute di Gröndal.
Two views of Gröndal.
Deux vues de Gröndal.





LEGENDA:

- 1 Stazione metropolitana.
- 2 Centro commerciale.
- 3 Case collettive.
- 4 Laboratori artigiani.
- 5-8 Giardini d'infanzia.
- 9-12 spazi di gioco per bambini.
- 13 Stadio.
- 14 Liceo.
- 15 Scuola primaria.
- 16 Ospedale.
- 17 Alloggi personale ospedale.
- 18-28 Garage e servizi per automobili.
- 29 Piazzale centro commerciale.

Blackeberg

Progetto dell'Ufficio Urbanistico della città di Stoccolma approvato nel 1948

Il quartiere ricopre un'area di 85 ha. ed è situato a circa 10 km. dal centro di Stoccolma. È stato progettato per 9800 abitanti con una densità di 115/ha. Le strade, piazze e parcheggi occupano il 12% della superficie totale del quartiere, mentre agli spazi verdi è dedicato il 44% dell'area. Le abitazioni sono state così ripartite: case ad appartamenti a tre piani 80% - case a schiera 15% - case isolate 5% in più sono previste tre case a torre di sette piani e una casa collettiva di 12 piani.



Fig. 47

Fig. 48

Farsta.

Progetto dell'Ufficio Urbanistico della città di Stoccolma, approvato nel 1948.

- 1. 5 Edifici collettivi
- 2. Scuola elementare
- 3. Campo da gioco
- 4. Casa collettiva
- 5. Campo di allenamento
- 6. Stazione autolinee
- 7. Asilo-nido
- 8. Aree verdi riservate ad asili



Råcksta

Uno dei più recenti progetti dell'Ufficio Urbanistico della città di Stoccolma.
(da *Plan*, 1-2-50)



Fig. 49

Rostamrådet

Arch.: Sven Backström, Leif Reinius

Fig. 49 - Rostamrådet. Veduta aerea del quartiere. (Foto Bladh).
Rostamrådet. Aerial view of this quarter.
Rostamrådet. Vue aérienne du quartier.

Fig. 50 - Rostamrådet. Planimetria.
Rostamrådet. Planimetry.
Planimétrie de Rostamrådet.

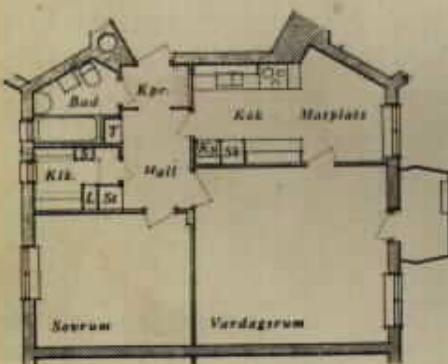
Fig. 50



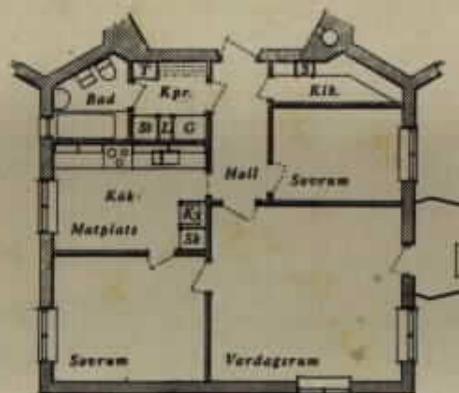


Fig. 51 - Gruppo di abitazioni del quartiere di Rosta. (Foto Price).
Group of dwellings in the Rosta district. - Groupe de maisons d'habitation dans le quartier de Rosta.

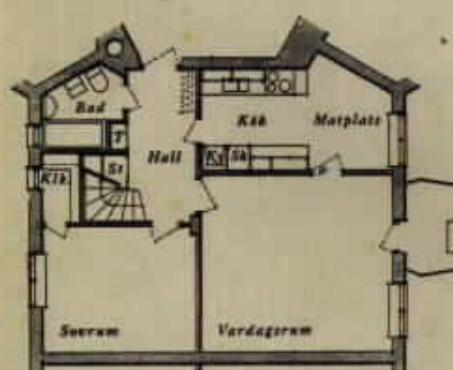
Fig. 52



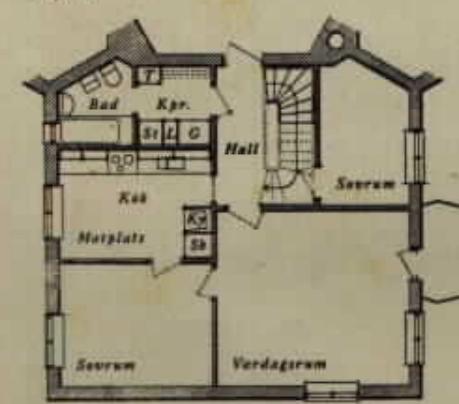
Tipo A



Tipo B



Tipo C



Tipo D

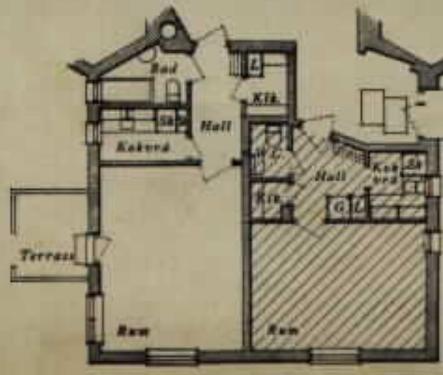
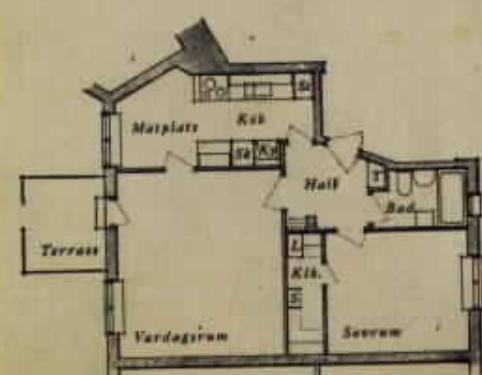


Fig. 52

Pur non essendo un quartiere di Stoccolma, riteniamo utile illustrare anche il quartiere di Rosta, per la sua tipica e rigorosa applicazione delle case stellari raggruppate a catena.

Nei pressi della cittadina industriale di Örebro, a circa 200 miglia da Stoccolma, sorge il quartiere satellite di Rosta.

Sulla radiale di collegamento con Örebro, a 15 minuti di distanza a piedi dalle industrie, si apre il quartiere di abitazione che i progettisti hanno concepito come un sistema continuo, adottando le case stellari da loro già precedentemente esperimentate.

La disposizione planimetrica è tale da costituire due grandi giardini interni, riparati dal vento dominante di nord-ovest. Il complesso è costituito di una casa alta di 11 piani con alloggi di una sola stanza, e da case stellari di 3 piani con i sottotetti studiate in modo che dal secondo piano si arriva al vano superiore con una scala interna. Una parte delle case ha anche una scala indipendente al sottotetto che può così essere affittato separatamente.

Gli alloggi hanno cucina elettrica, ghiacciaia, banchi inossidabili, pavimenti in legno nelle stanze di soggiorno, linoleum in cucina e nei servizi e passaggi, bagni con vasca incassata, balconi, ecc. In tutti gli alloggi di almeno 2 stanze e cucina è studiato il posto per lavare la biancheria personale, nelle stanze da bagno vi è uno speciale armadio ventilato per asciugare la biancheria con radiatore.

Però le case non hanno una speciale lavandaia ciascuna, ma vi è una moderna lavandaia centrale con macchine. Il riscaldamento è fornito da una centrale termica. Oltre ad un garage centrale con servizi, sono studiati 6 garages circolari ad uso degli inquilini.

Fig. 52 - Alloggi tipo del complesso di Rosta:

Tipo A Due stanze e cucina: 58,5 mq.

Tipo B Tre stanze e cucina: 66 mq.

Tipo C Tre stanze e cucina (una stanza nel sottotetto): 57,5 mq.

Tipo D Quattro stanze (di cui una nel sottotetto) e cucina: 98 mq.

Tipo E Due stanze e cucina: 50 mq.

Tipo F Alloggi a un solo vano con cucinino: 39 mq.

Tipo G Alloggi a un solo vano con cucinino: 25 mq.

Tipo H Sei stanze e cucina: 128 mq.

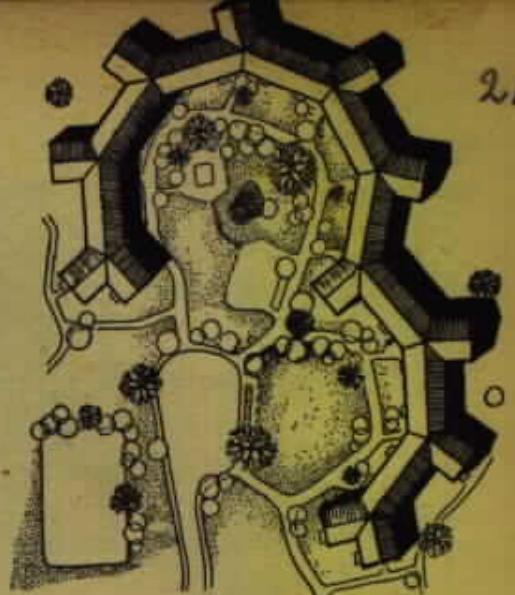
Disposizioni planimetriche e costi

A completamento della rassegna dei nuovi quartieri di Stoccolma riportiamo le conclusioni di uno studio comparativo eseguito da Georg Scherman e pubblicato su *Plan* n. 3, 1949. In esso l'autore dimostra la convenienza economica delle disposizioni planimetriche con edifici ad Y raggruppati a catena attorno a grandi cortili interni.

Non è solo un risparmio economico che ha suggerito l'adozione di questi tipi: vi sono anche certamente motivi psicologici ed estetici che fanno preferire la vita in questi complessi architettonicamente definiti, dalle prospettive continuamente variate e dagli ampi spazi interni conclusi e al tempo stesso aperti, assai lontani dalla monotonia delle schiere parallele.

Anche se, per un innato pudore che frena generalmente i nordici nel parlare di problemi estetici, questo fattore è appena adombro, esso è tuttavia certamente evidente nei risultati.

Questo studio è infine significativo per comprendere l'estrema serietà e la grande maturità con cui vengono affrontati i problemi edilizi-urbanistici.



Esempio di raggruppamento di case a Y a estesa libera.

A La standardizzazione della disposizione dei vani, degli elementi della abitazione e talvolta di interi tipi di case, sono mezzi di cui ci valiamo nei nostri sforzi volti a creare buoni alloggi familiari, alla portata di tutte le borse. Sempre più spesso, però, si giunge alla conclusione che questi sforzi ben raramente conducono ai risultati sperati.

B Infatti, anche con l'impiego di mezzi tecnici perfezionati e con la migliore organizzazione del lavoro, non si riesce a diminuire se non in misura minima le spese di costruzione. Se si vogliono ottenere migliori risultati, bisogna partire da concetti del tutto diversi. Uno di questi, ormai da tempo applicato, è quello di organizzare in un ente unico diverse imprese costruttrici. Con questo mezzo si è riusciti a realizzare economie non indifferenti, ma non ad ottenere un ribasso sensibile sul costo della costruzione.

Rimanendo tuttavia ancora una possibilità, che finora non è stata sufficientemente presa in considerazione, ed è quella di applicare sempre più una reale razionalizzazione nel campo della progettazione urbanistica.

C La qui unita rappresentazione schematica di una serie di diversi tipi di piani particolareggiati, che permettono un uguale sfruttamento di area, illustra lo sviluppo che si è avuto nell'urbanistica del quartiere, che è iniziata con gli edifici isolati e disposti in file parallele, per passare poi a quelli disposti ad angolo, ed infine alle costruzioni in serie disposte a «meandro».

Questo sviluppo costituisce, a nostro avviso, una tendenza chiaramente espressa a raggiungere un maggior raggruppamento delle abitazioni lasciando però in compenso una maggior area libera da sfruttare per campi ricreativi ed altre simili attività.

È d'altronde evidente quale sia il principale vantaggio di un tale maggior raggruppamento delle abitazioni, e cioè, ad esempio, minori spese per strade e condutture.

Per realizzare questi scopi è tuttavia necessario valersi di tipi di abitazione specialmente progettati e ben studiati secondo lo scopo che si vuol ottenere.

A ciò non si prestano né le case alte a corpo doppio, di troppo rigido orientamento, né i grattacieli, che difficilmente consentono la formazione di ottimi alloggi, né le usuali case a schiera a corpo semplice difficilmente adattabili a questo scopo.

La disposizione a stella è quella invece che si è dimostrata la più appropriata. Le case a stella possono essere impiegate come elementi unitari e indipendenti, oppure collegati tra loro come elementi simmetrici di un favo, oppure ancora formando catene libere.

Studi approfonditi compiuti su tutti i tipi possibili compresi fra le case a stella e quelle a T, hanno dato i migliori risultati per casa ad Y. Nella sua forma più libera, essa forma colla casa limitrofa un angolo di circa 90°, e con le case più lontane un angolo variabile a piacere.

Catene di questo tipo si possono raggruppare in infiniti modi, come pure si possono eseguire con infinite varianti costruzioni formate da elementi uniti da raggi di curvatura variabile. Si possono ad esempio, con sei case, formare 8 diversi cortili regolari, e fino a 30 cortili irregolari, aventi un diametro compreso tra i 35 e 50 metri.

Tali gruppi di case ad Y possono praticamente adattarsi a qualsiasi terreno, anche se scosceso.

Tenendo inoltre presente che nei cortili si possono piantare alberi ad alto fusto, l'esistenza di dislivelli del terreno può talvolta

costituire un vero vantaggio. La casa ad Y è specialmente indicata per costruzioni di oltre due piani ma non superiori a quattro.

Le case a stella infine hanno il fondamentale vantaggio di disimpegnare tre alloggi con una sola scala, facendo realizzare economie sull'affitto dell'ordine di 1-2 Kr per m² (*l'Ärorna svedese - Lit. 121*).

Per tutti i gruppi di piani schematici rappresentati nella figura 54 la superficie totale è di 35.000 m² (mt. 200 × 175), mentre la superficie coperta da costruzioni è di 5060 m².

Per costruzioni a 3 piani, composte di 22 case ad Y, dalla superficie di 230 m² l'una, il coefficiente di sfruttamento è del 0,43, e per case a 5, 6 e 7 piani, tale coefficiente sale rispettivamente a 0,75, 0,80 e 1,01. La massima larghezza del cortile interno può essere di m. 150.

Il confronto dei costi di strade e condutture fra i 4 tipi di schemi, riportato nella tabella in calce, dimostra che non dovrebbe essere considerata una esagerazione l'affermare che, eseguendo un progetto secondo le linee qui sopra accennate, e tenendo presenti tutti i fattori incidenti sul sistema di costruzione in serie di fabbricati raggruppati, si può raggiungere un ribasso totale del livello degli affitti di 3 Kr. — e nei casi più favorevoli, di 4 Kr. — per m² di superficie abitata, il che costituisce più del 10% di ribasso sull'ammontare dei canoni normali d'affitto.

QUADRO COMPARATIVO DEI COSTI

(in Lire italiane)

SCHEMI	Strade di accesso (in mq)	Strade locali (in mq)	Costruzioni principali (in mq)	Costruzioni di servizio (in mq)	Altre costruzioni (in mq)	Costi totali (mt. lit.)	Indennità per costruz. (lit. mq)
I Quantità Presso unit. L. Costo (milioni)	6600 3146 29,8	— — —	450 11495 5,2	120 8479 1,1	450 2,2	— 29,3	— 2178
II Quantità Presso unit. L. Costo (milioni)	4400 3146 13,8	250 2178 1,8	300 12108 3,6	240 1478 2,1	400 3,2	— 21,5	— 1694
III Quantità Presso unit. L. Costo (milioni)	1630 3146 5,1	1750 2178 3,9	105 13913 1,5	450 2,8	450 3,2	— 16,5	— 1218
IV Quantità Presso unit. L. Costo (milioni)	1200 3146 3,8	900 2178 1,9	80 14520 1,2	430 3,1	— 0,24	— 10,24	— 790

Fig. 54 - Dall'alto in basso: Schemi I, II, III, IV di disposizioni pianimetriche su terreno di mt. 200 × 175.



Aspetti attuali e proposte per la soluzione del problema della viabilità siciliana

di Giuseppe Tesoriere

In una precedente memoria apparsa su questa stessa rivista (1) si è inquadrata nelle sue linee generali la storia della viabilità siciliana dall'epoca romana fino alla annexione dell'isola all'Italia.

La disamina storica, evidentemente, non è stata completa, sia per le difficoltà della ricerca bibliografica, sia perché ci interessava soltanto far notare gli aspetti essenziali dello sviluppo della rete viaria siciliana, nei vari periodi storici.

Da tale quadro sintetico è risultato manifesto che l'isola è stata, durante quasi

tutte le dominazioni, completamente abbandonata al suo destino, per cui la sua rete stradale è risultata sempre in difetto, poco sviluppata, e mal tenuta. Queste premesse si sono resse necessarie per ben comprendere la situazione della viabilità attuale e per prospettare le possibili soluzioni del problema, che rappresenta il fattore principale per la rinascita economica dell'isola.

Premesso quanto è stato fatto sin dal 1860, mostreremo gli aspetti attuali, le condizioni odierne delle strade siciliane, dando

infine sviluppo ad una nostra proposta per lo studio e la sistemazione della viabilità isolana.

Evidentemente quanto diremo non vorrà rappresentare un punto fermo sulla questione; il problema è stato già trattato da valorosi tecnici in conferenze, in congressi, in discussioni varie ed è maturo perché si avvii verso una soluzione radicale.

È giusto, però, che il parere dei tecnici sia tenuto in opportuno conto onde evitare delle facili sperequazioni, dei facili programmi, in modo, cioè, che quanto si

Nella illustrazione in alto, rappresentante una vasta e ricca zona compresa fra Agrigento e Licata, si nota la completa defezione della viabilità. Le colture, per necessità di cose, in queste condizioni non possono prosperare; la coltivazione del cotone - per esempio - che dapprima lasciava tanto a sperare, va sempre più restringendosi. In questa zona, quasi completamente priva di comunicazioni, eccezion fatta delle trazzere, la coltura è estensiva (latifondo). In altre province le condizioni della rete viaria sono anche peggiori; per diecine di chilometri non s'incontra una strada.

deve spendere per la viabilità vada tutto e completamente a beneficio delle strade.

Alla prima conferenza siciliana sulla viabilità tenutasi a Palermo sotto gli auspici del Centro per l'Incremento Economico della Sicilia nel 1947, sono state presentate diverse relazioni e formulate parecchie proposte, le quali se non sono state pienamente attuate, in ogni caso sono servite a tener desta l'opinione pubblica ed il governo sulla scottante e improrogabile necessità della sistemazione della rete stradale dell'isola.

In questa prima conferenza abbiamo dimostrato che sistemazione stradale significa riduzione del costo del trasporto e quindi aumento del traffico e ripresa economica; nel caso specifico siciliano si otterrebbe certamente una migliore affermazione dei nostri prodotti, nel campo nazionale ed estero, che attualmente sono gravati da un forte costo di trasporto, specialmente nel collegamento fra la campagna e i centri di smistamento.

Ben diceva un nostro ministro che l'Italia per la sua povertà non può permettersi il lusso di avere cattive strade.

Il traffico sulle strade siciliane quale è oggi, ci dà solo approssimativamente una idea di quello che potrà divenire in un futuro, che ci auguriamo prossimo, quando la rete sarà tale da penetrare nelle campagne, nei vasti feudi dell'interno, che ancora non conoscono che l'aspro sentiero e la malsicura trazzera.

Attualmente il traffico è quasi per metà affidato al classico «carretto» o, peggio, ai trasporti su basto.

È facile immaginare quanto incidano sul costo dei prodotti trasporti siffatti, che in alcune zone devono protrarsi per decine di chilometri.

Ecco perché è giusto affermare che il problema stradale siciliano è il problema della economia siciliana.

È molto difficile, inoltre, stabilire quale possa essere lo sviluppo e la sistemazione del traffico, quando tutta la rete viaria isolana risulti efficiente e completa.

Lo Stato Italiano, dopo l'annessione della Sicilia e l'unificazione dell'Italia, ebbe ad affrontare subito i problemi relativi alla viabilità ed alla sistemazione della rete viaria, dato che il patrimonio delle strade borboniche si riduceva a poche consolari, mentre il resto della rete era costituito da viottoli e da trazzere su cui potevano transitare le bestie da soma e qualche volta anche i carri.

Le prime leggi italiane sulle strade riguardanti la viabilità siciliana furono emanate, perciò, subito dopo l'annessione: leggi del marzo 1862 e del giugno 1866.

Con questo lo Stato si assumeva l'onere per la costruzione in Sicilia di 605 km di nuove strade e di tale programma 458 km erano già ultimati nel 1875.

Tali strade costituirono il primo scheletro della rete statale.

A queste altre leggi seguirono (dell'8 luglio 1903, del 15 luglio 1906, D.L. del 30 giugno 1918) le quali diedero agevolazioni e concessero contributi specialmente per la costruzione delle strade di allacciamento dei comuni alle stazioni ferroviarie, ai porti, e dei comuni fra loro.

La legge dell'8 luglio 1903 non fu abbastanza sfruttata in Sicilia, poiché in base a questa fino al 1918 erano stati costruiti soltanto 9 km di nuove strade.

Nella legge del luglio 1906 lo Stato italiano pensava avanti in modo deciso il suo intervento per la costruzione della rete delle comunali; i 4/6 della spesa delle nuove comunali veniva sopportata dallo Stato mentre gli altri 2/6 erano equiripartiti fra la provincia ed i comuni interessati.

Si stabilì anche, come principio, che alla costruzione di queste strade si dovesse provvedere in gestione dello Stato considerando attività sostituita quella degli Enti locali. In base a questa legge del 1906 fino all'agosto 1925, nelle quattro province di Agrigento, Caltanissetta, Messina e Palermo, furono eseguiti circa 120 km di nuove strade.

Per spingere tali costruzioni, poiché molti comuni siciliani non erano in grado neanche di sopportare 1/6 della spesa, si pensò bene (D.L. del 30 giugno 1918) di porre il costo della costruzione dei tronchi di allacciamento di abitati interamente a carico dello Stato e delle province: 3/4 della spesa a carico dello Stato ed 1/4 a carico della provincia.

Con il programma di costruzioni stradali stabilito dal D.L. 1918 avrebbe dovuto completarsi una rete di 1248 km di strade comunali di cui ben 806 km avrebbero dovuto servire per l'allacciamento di frazioni isolate.

Di questo vasto programma nell'agosto 1925 erano stati disposti 276 km ed ultimati 32 km soltanto.

Intanto con il D.L. del 15 novembre 1923 che va sotto il nome di legge Carnazza le strade avrebbero dovuto essere raggruppate in classi (le classi furono quattro).

In realtà si classificarono e si elencarono solo le strade di 1^a classe, che vennero affidate allo Stato, rimanendo sempre sospesa la formazione degli elenchi delle strade di 2^a, 3^a, 4^a classe.

Così le strade di 1^a classe (o statali) siciliane da 728 km furono aumentate a 2158 km, includendo nella rete un gran numero di arterie che prima facevano parte delle provinciali. Con l'istituzione dei provveditorati alle OO.PP., i lavori ripresero con grande intensità: dall'agosto 1925 all'ottobre 1925, in base al D.L. 1918, furono eseguiti 135 km, mentre i tronchi in corso di lavoro assomavano a 312 km.

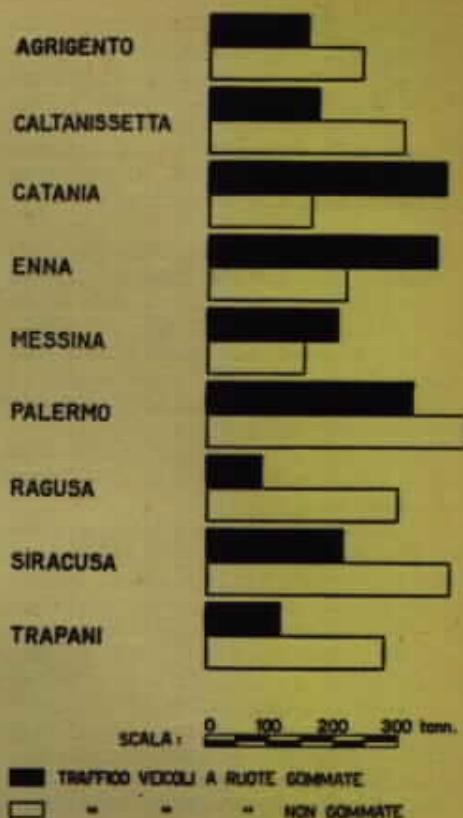
Fino al 1935 le costruzioni continuaron, in modo più o meno lento, con la costituzione di una rete di strade statali di circa 2000 km, di provinciali per 4300 km, e di comunali e di bonifica per circa 2500 km.

Dall'esposizione riportata circa il modo come si eseguirono le costruzioni stradali in Sicilia si possono trarre delle utili considerazioni:

a) Lo Stato si interessò subito della sistemazione della rete viaria siciliana e fece immediatamente dei vasti programmi, che presupponevano, però, sempre la collaborazione dei comuni nella spesa per le nuove costruzioni.

Date le necessità di altra natura (sistematrici igieniche, costruzioni di scuole, ecc.) per le quali i comuni dovettero riversare subito dopo il 1860 la loro energia, poco restava loro per la sistemazione della viabilità interna.

Per questo stato di cose la sistemazione



e la costruzione della rete viaria dell'isola subì un notevole arresto. Solo con il D.L. del 1918 si pensò bene di togliere ogni partecipazione nella spesa delle nuove costruzioni stradali dei comuni interessati.

b) È evidente da quanto è stato esposto che prima dell'annessione in Sicilia non si poteva parlare di strade ma solo di cammini, di sentieri, di trazzere.

La deficienza della costruzione di nuove strade, specialmente durante la lunga dominazione borbonica, può certamente imputarsi come la causa prima dell'attuale incresciosa situazione della viabilità siciliana.

c) Rriguardo la potenzialità e lo sviluppo delle nuove costruzioni, da taluni si è proposto di stabilire tali dati in base a degli indici, con cui risalire all'effettiva deficienza delle strade di una data regione nei riguardi di un'altra.

Facciamo però osservare, benché anche personalmente ci siamo interessati della ricerca di un indice che desse veramente l'idea della potenzialità e quindi del traffico di una data regione (2), che non è molto facile né tampoco sicura la ricerca dei bisogni di nuove vie in base a detti numeri indice.

Le strade dovrebbero essere costruite in funzione del loro traffico e non sempre è possibile stabilire il traffico che potrà essere assorbito da una data rete viaria quando ancora questa rete viaria si ha da costruire. Nel caso siciliano bisognerebbe tener conto non solo del traffico attuale ma del traffico potenziale che certamente nascerebbe con la sistemazione di una rete stradale efficiente, per lo sviluppo che certamente le nuove strade darebbero all'attuale situazione economica siciliana.

d) Inoltre occorre considerare che le nuove strade, le quali dovrebbero più interessare la viabilità minore cioè le strade

capillari di collegamento fra la campagna e il borgo, non è conveniente che siano riaffidate ai comuni, se non si vuole correre il rischio che dopo pochi anni dalla costruzione, per mancanza o deficienza di fondi, la nuova rete venga a trovarsi in condizioni precarie per la insufficiente manutenzione dei manti e delle opere d'arte.

Per chiarire meglio i concetti sulle nuove costruzioni occorrerebbe procedere ad un esame delle condizioni attuali delle strade e del traffico isolano. Però non è molto facile poter rispondere a questi quesiti principalmente perché siamo quasi completamente privi di dati ufficiali ed in ogni caso recentemente accertati.

La rete delle strade statali è stata duramente colpita dalla guerra e molte opere sono state distrutte.

L'A.N.A.S. per riparazioni di danni bellici dall'agosto 1943 a tutto il 1949 ha eseguito n. 77 ponti con luce oltre i 10 m. e riparazioni di pavimentazioni stradali per circa 600 km per un complesso di oltre un miliardo di lire. Durante lo stesso periodo i lavori ultimati non dipendenti da danni bellici hanno compreso la riparazione di pavimentazioni stradali per 455 km, opere di difesa e correzioni di tracciato per complessivi due miliardi e mezzo di lire.

La rete delle strade statali oggi supera i 2000 km mentre le provinciali arrivano a 4300. Della rete delle strade comunali consorziali e di bonifica si hanno poche notizie, qualche volta discordanti: all'incirca tale rete dovrà aggirarsi sui 2500 km. È evidente da questi dati e da un confronto con quelli delle altre regioni d'Italia, senza neanche la necessità di ricorrere ai numeri indice, che la rete della viabilità minore si trova in Sicilia in condizioni deficientissime. Occorre anche aggiungere che oltre alla mancanza di una vera e propria rete minore, anche le poche strade comunali esistenti sono in condizioni deplorevolissime; quasi tutte a macadam all'acqua con o senza cilindratura, con larghezze di carreggiata che non supera i 3 m, con poche opere d'arte per cui facilmente la sede è invasa dalle acque e dagli smottamenti delle scarpate, con raggi minimi anche di 5 m, con tracciati tortuosi, con pendenze massime che superano talvolta il 10%. A questo è da aggiungere che molte volte i comuni hanno quasi completamente abbandonato le loro strade, forse per la deficienza dei loro fondi, per cui nelle strade di loro pertinenza molto spesso la massicciata è quasi scomparsa e la manutenzione nella migliore delle ipotesi si riduce ad una annuale ricerica di cattivo pietrisco.

Dopo l'ultima guerra mondiale si è sentito il bisogno urgente di dare un assetto alla viabilità nell'Italia meridionale e particolarmente in Sicilia per cui molte somme sono state stanziate e molti lavori eseguiti per la sistemazione della rete viaria. È di recente la rinascita del fondo per il Mezzogiorno, il quale avrebbe il compito di dirigere nel modo migliore lo sforzo comune per sollevare le condizioni penose dell'economia meridionale e, nell'ambito della Regione siciliana, la creazione del Comitato per la viabilità, quale organo consultivo dell'Assessorato dei Lavori Pubblici della Regione, con il compito di studiare e di coordinare i progetti della viabilità isolana.

In questa nostra memoria non vogliamo certo giudicare o sindacare il modo come

oggi si cerca di risolvere l'annoso problema della viabilità siciliana. Certo è che questo problema non è stato trascurato e che per essere risolto occorre molta ponderazione accoppiata ad una ferma volontà di riuscire.

È doveroso e necessario che per le strade della Sicilia si spendano oggi miliardi di lire; è però altresì doveroso e necessario che queste somme vengano bene spese, che cioè siano dirette nel miglior modo a risolvere i problemi isolani.

Partendo quindi dal presupposto ormai sicuramente accertato e indiscusso che la rete viaria minore della Sicilia deve essere costituita con una fitta maglia di non meno di 10.000 km, occorre stabilire, e su questa base occorre che i tecnici diano il loro parere, quale sia il modo migliore per studiare la nuova rete di strade capillari della Sicilia. Queste strade che costituiranno la viabilità minore dovrebbero essere progettate secondo il concetto della massima economia tenendo sempre presente però la facile ed immediata loro trasformazione in arterie di traffico.

Le caratteristiche da assegnare a queste strade potranno essere un po' spinte: larghezze di almeno 5 m, curve con raggi non inferiori a 20 m da adottare solo in terreni particolarmente difficili, pendenze non superiori al 6% anche in zone montagnose, soprastruttura costituita dall'ordinaria inghiaiata con o senza massicciata a seconda la natura del sottofondo.

Riguardo alle soprastrutture possiamo ricordare l'applicabilità di massicciate in rottami di zolfo con soprastante manto di usura, di cui abbiamo dato recente notizia nella rivista «Le Strade» (3), che dovrebbero trovare larga diffusione specialmente in vicinanza delle miniere di zolfo (prov. Caltanissetta, Enna) dove è molto difficile trovare *in situ* del buon materiale calcareo per la formazione delle dette massicciate.

Secondo il nostro concetto, quindi, questa rete delle strade minori dovrebbe costituire un complesso viario a sé stante tolto dalla giurisdizione dei comuni ed affidato ad un ufficio per la viabilità minore alle dirette dipendenze della Regione.

Il progetto ventilato da alcuni di affidare questa rete della viabilità minore alle province, togliendo contemporaneamente alle provincie stesse quelle arterie interprovinciali che andrebbero ad arricchire la rete delle statali, secondo noi presenta notevoli inconvenienti, specialmente per il fatto che verrebbe assegnato alle provincie un onere di manutenzione molto forte.

Invece secondo il nostro parere, se si vuole veramente dare un assetto organico a tutta la rete minore siciliana, che speriamo sorga nel più breve periodo di tempo, è necessario concentrare in un unico ufficio con tecnici di provata competenza ed aventi un unico indirizzo, il compito di soprintendere alla rete minore di tutta l'isola. Si eliminerebbero così facili e sicure sperequazioni fra strade di una provincia e strade di una provincia vicina, si potrebbe organizzare meglio, dal punto di vista tecnico, lo studio per la progettazione delle nuove strade, lo studio per la migliore sistemazione dei manti, la migliore distribuzione dei fondi in funzione del traffico che man mano su queste strade va sviluppandosi.

Ma il nostro concetto fondamentale è quello che prima di ogni cosa, prima della creazione dell'ufficio per la viabilità minore, prima ancora anche di aver stanziato i fondi, occorra sviluppare uno studio organico, non progetti legati gli uni dagli altri, di tutta la viabilità minore siciliana.

Solo dopo ultimato questo studio si potrà parlare di creazione dell'ufficio e di stanziamenti, i quali ultimi dovranno essere fatti seguendo un rigoroso ordine di precedenze, incominciando le nuove costruzioni nelle zone completamente prive di strade e man mano allargando la rete, fino ad allacciarla con quella delle strade di grande traffico.

La soluzione del problema della costituzione di una vasta rete di strade vicinali è facilitato in Sicilia dalla presenza delle trazze, che, come abbiamo ricordato nello studio sull'antica viabilità dell'isola, si dimostrano per circa 10.000 km.

Si è pensato giustamente di sfruttare questa rete esistente, nei limiti del possibile e dove i tracciati sono facilmente correggibili, trasformando parte delle trazze in carrozabili. Molte di tali trasformazioni sono state eseguite ed altre ne sono in corso.

Questi studi per la trasformazione delle trazze occorrerebbero, però, che venissero inseriti nel progetto generale della viabilità minore.

In questo esame, per forza di cose, sommario sulla viabilità siciliana abbiamo forse trascurato di parlare delle strade di grande traffico.

In Sicilia non esiste alcuna vera e propria strada di grande traffico né è necessaria la immediata costruzione di autostrade o di autocamionali. Non è però da escludere che con la creazione di una fitta rete di strade vicinali, che farebbero aumentare notevolmente il volume dei trasporti camionistici, fra non molto si sentirà il bisogno di creare anche in Sicilia una rete a larghe maglie di autocamionali. Nel vasto programma di ricostruzioni stradali non bisogna quindi escludere la progettazione di alcune autostrade che dovrebbero collegare i principali centri siciliani.

Insomma, per concludere, oggi bisogna affrontare e studiare il problema della viabilità siciliana con concetti molto larghi, tenendo presente gli sviluppi futuri del traffico in modo che l'attuazione di tale programma avvenga, grado a grado, con completa organicità, in modo da ottenere il massimo rendimento con la massima economia.

Giuseppe Tesoriero

(1) G. TESORIERO - La viabilità antica in Sicilia - in «Urbanistica». Torino - N. 2 - 1950

(2) G. TESORIERO. Sui numeri indicati per il confronto delle reti stradali - «Giornale del Genio Civile Roma». Aprile 1949.

(3) G. TESORIERO. Uso dei rottami di zolfo nelle Costruzioni Stradali e Ferroviarie. «Le Strade». Milano, 1950.

Legislazione italiana

Rassegna legislativa, amministrativa e giurisprudenziale in materia urbanistica

a cura di Francesco Cuccia

1 - Legislazione

Riprendendo le fila della precedente rassegna (v. fasc. gennaio-marzo 1950, p. 47 e segg.) troviamo che, dopo laboriose vicende, è stato ratificato dalle Commissioni legislative il D. L. 17 aprile 1948, n. 740, insieme con l'altro del 10 aprile 1947, n. 261, concernenti entrambi il riassetto delle zone urbane delle città maggiormente danneggiate dagli eventi bellici. In particolare, va ricordato che le disposizioni di cui al cit. decreto n. 740 erano soggette al termine del 31 dicembre 1949; eppure, in sede di convalescenza, con apposito emendamento, si è stabilito di prorogare al 31 dicembre 1953 soltanto le norme contenute negli articoli 1, 2, 3 e 8 del decreto medesimo, con che devono considerarsi caduate le altre disposizioni riportate negli articoli 4, 5, 6, 7 e 9. La diversità di trattamento è stata ispirata al concetto che poteva protrarsi l'efficacia soltanto delle disposizioni che, come quelle degli articoli 1, 2, 3 e 8, contenevano modifiche e integrazioni al D. L. 10 aprile 1947, n. 261, costituivano un unico sistema col decreto medesimo, laddove tale adattamento non si verificava per le rimanenti norme, sancite per la prima volta nel decreto n. 740, e destinate ad esaurirsi nel termine prestabilito del 31 dicembre 1949.

Praticamente, abbiamo che fra le disposizioni mantenute ancora in vita spicca quella di cui all'art. 3, in base alla quale il Ministro dei lavori pubblici può autorizzare le Amministrazioni comunali, che ne facciano domanda, ad espropriare e rivendere le aree destinate a ricostruzione e costruzione di edifici, in uno o più zone determinate del piano di ricostruzione, quando tale provvedimento sia giustificato da imprescindibili necessità inerenti alla attuazione del piano medesimo (1). Quanto alle disposizioni, che non sono più in vigore, non vi saranno eccessivi rimpianti per quella dell'art. 9 che, riguardando le deroghe ai normali limiti di altezza per gli edifici ad uso di abitazione, aveva suscitato non poche critiche. Per contro, non troverà buona stampa la cessazione della efficacia dell'art. 4, concernente le misure di salvaguardia adottabili dal Prefetto in pendenza dell'approvazione del piano di ricostruzione, onde è da augurarsi che il Ministero dei lavori pubblici profitti della prima occasione per ripristinare la provvida disposizione.

La legge relativa alla ratifica sopra illustrata sarà stata già pubblicata quando questo note verranno alla luce, ed è questo il solo provvedimento legislativo concreto da registrare. Per tutto il resto, l'esposizione di questa rubrica non può che attingere ai lavori parlamentari; — ai risultati

di recenti congressi in materia urbanistica; — all'attività di studio esplicata da Istituti ed Enti.

Circa i lavori parlamentari, ricorderemo che l'apposita Commissione della Camera, alla quale l'Assemblea aveva deferito la formulazione definitiva degli articoli del disegno di legge relativo alla costituzione e funzionamento degli organi regionali, ha adempiuto al mandato affidatole (v. Doc. della Camera - Alleg. al n. 211), riservando, peraltro, all'Assemblea l'elaborazione degli articoli più importanti, fra cui l'art. 9 che, com'è noto, concerne le «leggi-cornice», ai cui principi dovranno uniformarsi le leggi regionali, ivi comprese quelle attinenti all'urbanistica. Allo stato delle cose, quindi, la trattazione dell'argomento segna una battuta d'aspetto (2).

Un disegno di legge presentato da alcuni senatori, in concomitanza con una recente campagna di stampa, concerne «la conservazione delle aree verdi urbane a presidio dell'igiene e salute pubblica» (v. Sen. doc. n. 1161) (3). Le norme relative stabiliscono che i giardini, gli orti, i boschi e le zone verdi in genere esistenti in aggregati urbani sono vincolati dallo Stato, restando la cura e l'onere della manutenzione a carico dei proprietari, i quali, però, sono esentati da ogni tributo su dette aree. È prevista la formazione presso i Comuni di apposito catalogo delle zone verdi, con opportune modalità per registrare i passaggi di proprietà. Per le contravvenzioni si fa richiamo agli art. 650, 733 e 744 del cod. pen. (l'articolo 733, relativo al danneggiamento al patrimonio archeologico, storico o artistico nazionale, prevede anche l'eventuale confusione della cosa danneggiata).

La revisione della legge urbanistica ha costituito uno dei temi specifici trattati dal 3^o Congresso nazionale di urbanistica tenutosi in Roma dall'8 all'11 giugno 1950. In attesa che la pubblicazione degli atti del Congresso consenta di formarsi una idea esatta delle diverse tendenze manifestatesi (4), precisiamo che, secondo i relatori generali, la riforma della legge del 1942 dovrebbe essere affrontata sulla base dei seguenti punti essenziali: formazione di demini comunali per rendere realizzabili le previsioni dei piani; trasferimento del plus-valore delle aree edificabili urbane agli enti preposti all'attuazione dei piani per evitare le esse speculazioni che intralciano l'ordinato sviluppo cittadino; coordinamento fra le autorità centrali, e tra queste e le autorità locali, in modo da perseguire una linea unitaria di condotta amministrativa; creazione di un nuovo organo (o potenziamento di quelli esistenti), capace di sopravintendere efficacemente alla disciplina urbanistica del Paese.

Dalla discussione svolta sulle proposte delle Commissioni restrittive è emerso che, mentre alcuni congressisti si sono dimostrati propensi ad una modifica graduale degli attuali istituti giuridici, che in un primo tempo potrebbe ottenersi mediante semplici ritocchi, altri hanno richiesto un radicale riassetto dell'intera legislazione urbanistica e la formazione di organismi nuovi, dotati di maggiore autorità. I due ordini del giorno, votati a chiusura del Congresso, riflettono rispettivamente la tendenza massimalista e quella più moderata: un accenno specifico ai criteri da seguire per il riordinamento della legislazione, si trova nell'ordine del giorno della corrente massimalista, là dove si esprime il voto che «... sia data al Parlamento un'ampia delega legislativa al Governo, affinché questo sia autorizzato ad emanare le Norme già del resto previste dalla vigente legge del 1942, raccomandando in un Testo Unico che coordini tutte le vigenti disposizioni in materia, al quale dovrebbe essere attribuito il carattere di testo unico fondamentale dello Stato».

Il dibattito su argomenti di tanta importanza non può che essere fecondo, e, al di sopra delle divergenti opinioni, ne esce riaffermata la necessità di non differire più oltre il compito della riforma della legge urbanistica. Ciò ha ben compreso la nuova Giunta esecutiva dell'Ist. Naz. di Urb., la quale ha stabilito di accelerare gli studi dell'apposita Commissione a suo tempo costituita.

A completare il quadro della presente rassegna ci resta di far cenno di quanto rientra nella competenza degli Enti-Regioni, fruitori di particolare autonomia, e quindi facilitati anche a legiferare in maniera esclusiva nel settore urbanistico. Ora, per quanto ci consti, nessun provvedimento legislativo è stato emanato dagli Enti sudetti (5). Soltanto in Sicilia, come avevamo accennato nella precedente rassegna (vedi fasc. gennaio-marzo 1950, pag. 48), era stato presentato all'Assemblea regionale dall'On. Napoli un progetto di legge contenente disposizioni in materia urbanistica. Senonché, portata alla discussione, la proposta è stata respinta: si sono, infatti, incrociati tanti pareri contrastanti, «tra cui quello che la legge poteva dare adito ad abusi nei piccoli Comuni, quello di un eccessivo intervento nell'attività privata, quello sul potere che verrebbe dato ai Comuni di interferire nell'attività di altri Enti (Province, ecc.) che, essendo al di sopra dei Comuni stessi, non possono sottrarsi all'approvazione dei Comuni circa l'uso a cui destinare i propri edifici, ecc.» (6).

2 - Provvedimenti amministrativi

Nel periodo che va dal 1^o marzo scorso alla data della presente rassegna sono stati approvati i seguenti piani di ricostruzione:

Lombardia: Mantova (D. M. 8-5-1950).

Liguria: Genova: (Voltri, Rivarolo, Teiglia) D. L. 23-3-1950 - Trieste (D. M. 14-7-1950).

Emilia: Castel del Rio (D. M. 26-6-1950)

- Pavullo nel Frignano (D. M. 28-6-1950)
- Riccione (D. M. 24-6-1950) - S. Lazzaro di Savona (D. M. 28-6-1950).

Toscana: Capraia e Limite (D. M. 3-7-1950)

- Empoli (D. M. 20-4-1950) - Firenze, zona in sinistra dell'Arno (D. M. 15 aprile 1950) - Monteroni d'Arbia (D. M. 4-7-1950) - Montevarchi (D. M. 4-7-1950).

Abruzzi: Loreto Aprutino (D. M. 27 aprile 1950).

Lazio: Civitacastellana (D. M. 4-7-1950) - Veroli (D. M. 15-4-1950).

Campania e Molise: Capracotta (D. M. 15-7-1950).

Per Firenze occorre ricordare che il piano parziale di ricostruzione comprende due zone, l'una in destra dell'Arno (via Por S. Maria) già approvata con D. M. 30 marzo 1949 (v. in questa rassegna, fase settembre-ottobre 1949, pag. 54, dove la data del decreto è riportata, per errore materiale, in 8 aprile 1949); l'altra in sinistra del fiume stesso (borgo S. Jacopo) approvata col D. M. 15 aprile 1950 surriportata, salvo lo stralcio di talune previsioni per le quali si è ravvisata la necessità di ulteriori studi. Non è parsa, infatti, ammissibile la proposta di sistemazione dell'isolato compreso tra borgo S. Jacopo e il fiume. Come pure, per quanto riguarda la piazza d'incrocio all'imbocco di Ponte Vecchio, pur intendendosi accettabili i previsti nuovi tracciati stradali, si è ravvisato opportuno stabilire le seguenti modalità di esecuzione in alzato: a) limitare su varie altezze, non superiori a quelle dei negozi con sovrastanti ammezzati, le nuove costruzioni comprese fra il ricostruendo corridoio Vasariano, la Torre dei Rosi, via Gnocchardini e via dei Bardi; b) costruire un grande voltone, con sovrastanti piani di collegamento tra il nuovo fabbricato fra borgo S. Jacopo e la nuova via, e il Palazzo Ricasoli Ridolfi, in modo da coprire la facciata cieca di quest'ultimo, e conferire alle fronti delle piazze la desiderabile unità; c) sul tracciato della fronte stradale all'angolo fra il Ponte Vecchio e borgo S. Jacopo soprizzare la emulsata non necessaria, proseguendo l'andamento dell'adiacente superstita casa del Ponte Vecchio.

Con i provvedimenti di cui all'elenco surriportato, il totale dei piani di ricostruzione finora approvati sale a 212, fra i quali sono compresi quelli delle principali città e quelli di molti piccoli Comuni delle regioni più battute dalla guerra. Questi i risultati della trattazione amministrativa dai quali i competenti potranno trarre conclusioni obiettive circa il pratico funzionamento del particolare congegno creato dal D. L. 1^o marzo 1945, n. 154, e successive modifiche.

Rimane, peraltro, sempre aperto il problema del finanziamento delle opere relative da eseguirsi a cura dei Comuni, i quali, com'è noto, non sono in grado di provvedervi, stante le condizioni deficitarie dei rispettivi bilanci. Vero è che con l'art. 11 della legge 25 giugno 1949, n. 400, sono state previste maggiori agevolazioni per quanto concerne l'intervento del Ministero dei lavori pubblici a favore dei Comuni

più bisognosi, ma l'entità degli oneri è tale da giustificare un più adeguato concorso dello Stato, non appena la situazione generale del bilancio lo consentirà (7).

In tema di piani regolatori, — all'infuori di quello di Fiorenzuola d'Arda (Piacenza) approvato con decreto presidenziale 30 maggio 1950 — nell'altro da segnalare. Sarebbe desiderabile che, specie da parte dei maggiori Comuni, i cui piani regolatori sono stati approvati con leggi speciali, fossero accelerati gli studi per la revisione dei piani stessi oppure per la formazione di nuovi piani secondo le norme della legge urbanistica, i cui principi fondamentali non potranno, comunque, non essere tenuti presenti in sede di riforma. Ciò perché, giusta il disposto dell'articolo 42 della legge medesima, col 30 ottobre 1952 verrà a scadere il termine massimo stabilito per l'efficacia dei piani vigenti (8).

Altro settore importante è quello dei regolamenti edilizi, per i quali la legge del 1942 ha riconosciuto in modo sistematico le preesistenti norme frammentarie. Le iniziative dei Comuni per conformare i rispettivi regolamenti allo spirito e al contenuto della legge urbanistica si sono manifestate soltanto da poco più di un biennio a questa parte: in tale periodo sono stati presentati all'approvazione del Ministro dei lavori pubblici gli schemi di 388 regolamenti nuovi e quelli per modifiche ad 80 regolamenti in vigore. A parte la scarsa numerica di tali proposte, è da mettere in rilievo che l'esame compiuto dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha portato, nella quasi totalità dei casi, al rinvio delle proposte stesse per nuovo studio, data la loro imperfezione e lacunosità (9).

Per completare la presente cronaca, si aggiunge — con riferimento alla circolare ministeriale 20 febbraio n. s., n. 713, sui piani territoriali (pubblicata nel fasc. 3° di questa Rivista, pag. 49) — che i Provveditori alle O.L.P.P. hanno in corso di costituzione le Commissioni consultive regionali previste nella circolare medesima, onde è da sperare che prossimamente si possa avere un primo materiale di studio da sottoporre all'esame della Commissione centrale.

Giurisprudenza

In materia di piani di ricostruzione la IV e la V Sezione del Consiglio di Stato hanno emesso decisioni che vengono ad arricchire la prassi giurisprudenziale già iniziata sui criteri da seguire per l'interpretazione delle norme del D. L. 1^o marzo 1945, n. 154.

Fra le questioni decise va anzitutto menzionata, come che avente carattere pregiudiziale, quella relativa al requisito della legittimazione ad agire. Nella fattispecie, un tizio aveva impugnato il decreto ministeriale relativo all'approvazione del piano di ricostruzione di Pescara, e ciò non quale proprietario di beni immobili, ma come cittadino, limitando le sue censure alle soluzioni urbanistiche riflettenti una zona stretta dell'aggregato edilizio. La IV Sez. con dec. 21 ottobre 1949 (in causa Cifani e Ministero LL.PP.; *Ercisa Amministrativa*, 1950, III, 189), ha dichiarato inammissibile il ricorso, in quanto che, a norma dell'art. 26 del T. U. 26 giugno 1924, n. 1054, chi impugna un atto amministrativo in sede giurisdizionale deve provare che da questo deriva la lesione di un suo interesse concreto ed attuale, il che può verificarsi soltanto per il proprietario o il titolare di altri diritti reali su beni vincolati dal piano, ma non già per qualunque cittadino (10).

A proposito poi del contenuto del piano di ricostruzione, è noto che l'art. 2 del

D. L. n. 154 determina quali possono essere le corrispondenti previsioni. Può fra queste farsi rientrare la previsione di una terrazza panoramica che utilizzi le aree degli edifici distrutti dai bombardamenti? La IV Sezione ha deciso affermativamente (decisione 9-3-1949 in causa Todini e Ministero dei LL.PP.; *Rossigno di dr. pubblico* 1950, II, 245), avvertendo, però, che per la realizzazione di sistemazioni, che, come quella in parola, non siano immediatamente indispensabili ai fini della ricostruzione, il piano impedisce soltanto di modificare lo stato attuale delle zone relative, salvo un riassegnazione delle singole situazioni al momento dell'approvazione del piano regolatore destinato a sostituire il piano di ricostruzione alla scadenza del termine di legge.

Sempre in rapporto al citato art. 2, dove, sotto la let. d), sono contemplate «le zone che fuori del perimetro dell'abitato sono destinate all'edificazione dell'aggregato urbano», si è presentata una interessante questione, e cioè se il Ministero dei lavori pubblici abbia facoltà di prosciogliere aree situate fuori delle zone sudette per costruirvi nuclei di case per i senza tetto. La IV Sez. (dec. 26 aprile 1950, ined.), sotto il profilo dell'eccesso di potere, ha ritenuto illegittimo il provvedimento non motivato del competente organo ministeriale, che autorizza l'occupazione di altre aree non vincolate dal piano medesimo, quando, come nella specie, aree adatte al tipo dei fabbricati per i senza tetto esistono in zone situate entro il limite del piano di ricostruzione.

Per ultimo, segnaliamo la decisione 8 luglio 1949 (in causa Cavalletti e Prefetto di Aquila; *Foro Amministrativo*, 1950, I, 2, 39), con la quale la V Sezione ha ritenuto illegittimo un decreto prefettizio di occupazione di urgenza di un fondo, adottato con riferimento ad un piano di ricostruzione, in quanto che tale piano era semplicemente progettato, e non anche formalmente approvato.

In tema di piani regolatori, per effetto della guerra, sovvertitrice di rapporti preesistenti, sono sorte alcune controversie fra privati e Comuni di carattere assai delicato. Pur tuttavia, la saggezza del supremo Consenso amministrativo ha dettato le giuste risoluzioni. Così, in causa Heinritz e Comune di Milano, la IV Sezione (dec. 9-12-1949, in *Foro Padano*, 1950, I, 382, con nota adesiva di Colzi), chiamata a giudicare sugli effetti di una convenzione avente per oggetto l'esecuzione di una progettata variante al piano regolatore di Milano approvato con la legge del 1934, ha ritenuto che i contraenti col Comune non hanno un diritto soggettivo a detta esecuzione, ma soltanto un interesse legittimo a che il Comune stesso esplichi l'attività ad esso demandata per ottenere l'approvazione della variante. Che sia il Comune a ciò si rinuti, tale dinfo — ad avviso della IV Sezione — è legittimo se giustificato da fatti di universale notorietà consistenti negli eventi bellici e nel mutamento della situazione generale. A proposito poi delle note limitazioni legislative alle demolizioni e costruzioni di edifici privati per il periodo di guerra, la stessa IV Sez. (dec. 9-7-1949, in causa Lenzini e Governatorato di Roma, *Foro amministrativo*, 1950, I, 1, 11) ha ritenuto che dette limitazioni non erano di ostacolo alla procedura di espropriazione, perché l'essere questa preordinata all'esecuzione delle opere edilizie di pubblico interesse o col medesimo collegiate, non importava necessariamente che tale esecuzione dovesse avere attuazione immediata, potendo bene darsi che fosse riservata al successivo periodo del dopoguerra.

In materia di regolamenti edilizi segnaliamo due decisioni, che danno luogo a dubbi.

L'una della Corte d'Appello di Genova in data 3-9-1949 (in *Foro Italico*, 1950, I, 257, con nota contraria di Lorenzi), con la quale è stato ritenuto che i regolamenti edili, i quali determinano le distanze e le altezze delle costruzioni che si fanno in contine con le piazze e le vie pubbliche (art. 879 c.p.v.), tutelano un interesse pubblico e, quindi, non possono considerare richiamate dal detto codice ai sensi del precedente articolo 872 c.p.v., la loro violazione non importa lesione di un diritto subiettivo reintegrabile con la riduzione in pristino (11). L'altra decisione, in data 27 febbraio 1950, è del Consiglio di Giustizia

amministrativa della Regione Siciliana (in causa Schiavone contro Pres. Reg. Sic., Asses. Pubb. Istr., Sopr. Belle Arti, e Sindaco Monreale, in *Il Diritto pubblico della Regione Siciliana*, 1950, II, 33): con essa è stato ritenuto che i Comuni, nell'esercizio della potestà regolamentare possono discrezionalmente regolare lo sviluppo edilizio nelle località dotate di particolari attrattive e alle quali sia possibile in avvenire estendere l'applicazione delle disposizioni legislative di tutela delle bellezze paesistiche, dettando le norme opportune a tutela del paesaggio (12).

Francesco Cuccia

NOTE

(1) Nonostante le grandi difficoltà che i Comuni incontrano per la ricostruzione di quei quartieri distrutti, dove la proprietà è assai frammentata, non si spiega come essi, ad eccezione del Comune di Livorno, non abbiano finora richiesto l'ampliamento dell'art. 3. Il ROMBALDI, in un suo recente scritto su "Il problema dei piani di ricostruzione" (*Architettura, Beni pubblici, Costruzioni*, 1950, V, 269), parla di « una procedura sovraffluitante e così lenta di esecuzioni che non risulta sia stata mai condotta a termine »; ciò è insito, perché, nel caso di Livorno, il dossier fu smesso dopo una rapida strutturazione. A nostro avviso, invece, è la portata della disposizione che non è stata, almeno finora, convenientemente approvata dai Comuni.

(2) Quale contributo alla conoscenza delle concrete caratteristiche strutturali o funzionali del nuovo Ente è stato pubblicato, alcuni mesi fa, il volume dal titolo *L'attuazione dell'ordinamento regionale* (Milano Giuffrè), a cura della Commissione di studio dell'Ente regione Lombardia. A pag. 178 alcuni esempi sull'urbanistica, inviso quanto sommari, data l'importanza dell'argomento.

(3) Chiammo, fra i tanti, VISCONE, Biopsia delle città in piazza ed il confine del verde (in « Corriere della Sera » del 19-3-1949); AN., Il successivo spazio dei vecchi giardini privati (ibid. 28-4-1950); ALBERTINI, I pubblici giardini e spazi a verde (ibid. 20-5-1950); BERNACCA, Soluzioni a nostri giardini (in « Il Tempo » del 6-6-1950). Pur non disconoscendo le giuste preoccupazioni da cui sono stati mosi gli On. proponenti, ci sembra che il problema possa « debba trovarsi in sua soluzione per ogni città in sede di piano regolatore generale ».

(4) V. i resoconti pubblicati nei fasci aprile-giugno di questa Rivista e nel « Giornale del Genio Civile » (n. 4 di giugno, pag. 394 segg.), quest'ultimo a firma (volumoso) di giovanissimi l'articolo di B. Zevi e « Il Tempo », del 19 giugno 1950.

(5) Se ne dovrebbe segnare che i suddetti Zevi, avendo riconosciuto tacitamente le norme statuali in materia urbanistica, le ritengono ritenute sufficienti alle esigenze locali.

(6) Così testualmente il resoconto apparso nel « Giornale di Sicilia » del 20 maggio 1950. Cfr. pure le dichiarazioni fatte in proposito dalla stessa On. NAPOLI al Congresso nazionale di urbanistica tenutosi a Napoli nell'ottobre 1949 (« Atti del Congresso », pag. 32).

(7) Nella relazione presentata alla Camera sul bilancio dei lavori pubblici per l'An. 1950-51 (Camera doc. n. 1237-A) l'On. GABBIATO ha precisato che per i piani di ricostruzione è stata stanziata in bilancio la somma di L. 172.013.475, ed ha aggiunto che, trattandosi di annualità per spese a pagamento differito, detta somma consente la esecuzione di lavori per un importo fino a L. 2.100.000.000 circa. Pur altro, come abbiamo detto nel testo, il fabbisogno di spesa è finora: secondo dati ufficiali, non accreditabili a più di 35 miliardi (Cfr. il vol. *Le opere pubbliche e le riparazioni dei danni di guerra* ad-

presso 1949, edito a cura del Ministero dei Lavori Pubblici, Roma, 1949, pag. 17).

(8) È questo il punto sul quale ha specialmente insistito il Prof. TERRA per sollecitare gli statuti del nuovo piano regolatore di Roma approvato nel 1931 (Cfr. « Il Tempo », 31 maggio e 8 luglio 1949).

(9) L'esperienza tutta confirmata, quindi, la necessità del simbolismo di merito attribuito dalla legge urbanistica al Ministero dei lavori pubblici in materia di reg. ed., mentre, com'è noto, le precedenti norme confermano al Ministero medesimo soltanto un potere di amministrazione per via di illegittimità. A favore del ripristino di quest'ultima sistema ha spiegato una buona il ROMBALDI nello scritto *I regolamenti edili e l'autonomia comunale* (nella riv. « Città di Milano », 1950, 2, 31).

(10) In uno scritto pubblicato nella « Riv. amministrativa » (1950, 3, 167) e ripetuto in questa rivista (fasc. aprile-giugno 1950) abbiamo supposto le ragioni per le quali ci siamo permessi di dissentire dalla decisione del C. di S. Ricordiamo la « Rete mensile dell'Avv. dello Stato » (1950, 4, 194), pur riconoscendo l'originalità del nostro tentativo di interpretazione, non ne ha condiviso le conclusioni, insistendo sul concetto che il cittadino, come tale, quando fa osservazioni in merito ai piani, non può dimostrare di avere un interesse personale a quelli non più riconducibili al C. di S. Ci sembra che, così ragionando, s'incontra in una netta principi: si tratta, appunto, di vedere se - allora quando, come in materia di piani, l'interesse del cittadino assume una qualificazione specifica maggiore di quella riferibile al buon funzionamento della cosa pubblica, il suo ricorso non possa ritenersi innecessario.

(11) Oltre a richiamarci alle critiche mosse dall'autorettore della decisione, crediamo opportuno riportare quanto inizialmente scrive il PELVANESCHI (« Notizie di diritto per gli insegnanti », Roma, 1947, p. 88): « I reg. ed., in quanto dettano norme relative alle distanze e alle altezze degli edifici costituenti con vie e piazze pubbliche... sono pien'altro che l'esplicazione del contenuto dell'art. 878 del cod. civ. » e quindi sono parti legislative di seconda mano, regolatrici delle servitù legali delle distanze, caratteristiche di rapporti giuridici fra case e case e quindi di diritti subiettivi di usum reale, attivi e passivi, tra i proprietari delle stesse. Ne segue che il diritto subiettivo del prettato all'osservanza delle disposizioni regolatrici delle distanze e delle altezze esiste ed è diritto reale di servitù nel lato attivo. E però se tale diritto sia violato, il titolare di esso può agire in giudizio e chiedere la demolizione dell'opera già eseguita in violazione del reg. ed. e del suo conseguente diritto di servitù ». Alla stregua di questi concetti lo sent. della C. di A. di Genova una sentenza corretta.

(12) Invece, lascio assai perplessi il leggere che la materia dei distacchi tra fabbricati possa, in un regolamento edilizio, essere disciplinata anche in vista di esigenze paesistiche (nella specie è prescritto tra fabbricato e fabbricato una distanza di 50 metri).

Postilla

Mentre rivediamo le basi della presente rassegna ci giunge il fascicolo 1° luglio 1950 di « Nuova Rassegna di legislazione, dottrina e giurisprudenza » di Firenze, nel quale la Direzione, commemorando il quinquennio della ripresa dell'importante periodico dopo la sospensione causata dalla guerra, riassume il lavoro compiuto secondo l'indirizzo programmatico, e dà l'annuncio che — oltre alle consuete rubriche concernenti i principali settori della vita giuridica ed amministrativa degli Enti locali, ed in particolare dei Comuni, — ne sarà istituita una nuova dedicata all'urbanistica.

Gli scopi, che la Direzione si propone di raggiungere, sono delimitati nei termini seguenti:

« ... È in corso la compilazione di una rubrica originale sulla urbanistica, affinché non poco auxilio ricevano i Comuni tutti nel regolare il proprio sviluppo edilizio: fine, quest'ultimo, che è al vertice delle aspirazioni dei nostri amministratori, senza distinzione ideologiche. Quanto oggi sull'argomento si scrive in Italia rimane generalmente assai circoscritto, e la « Nuova Rassegna », che penetra nei grandi come nei modi e piccoli Comuni, è apparsa a studiosi eminenti nella materia l'organo più idoneo per diffondere i principi della tecnica moderna e per facilitare l'attuazione di altri esperienze finane nella cerchia del Comune più piccolo ». E la Direzione conclude con l'augurio « che la nuova rubrica giovi sensibilmente, sia nei riguardi della tecnica che della introduzione e sviluppo di quei servizi pubblici, che si addicono al vivere civile, essendo, questo, probabilmente il mezzo più efficace per combattere l'attuale pericolosa tendenza ad invadere i centri già saturi con tutte le prevedibili ripercussioni di carattere sociale ed economico ».

Proprio nel precedente numero di questa Rivista l'ing. Olivetti ha lanciato l'appello per « l'inserzione nella vita nazionale di una "componente" politica urbanistica, oggi praticamente inesistente », additando fra i mezzi più idonei una campagna di intensa divulgazione e la preparazione, in attesa della nuova legge urbanistica, di leggi speciali per il risanamento di quartieri urbani e per la creazione di piccoli centri autosufficienti, sia agricoli che industriali. Ci sembra che « Nuova Rassegna » abbia subito compreso tutta l'importanza ed urgenza dell'appello, offrendo la propria cooperazione che, specie nei riguardi giuridico-amministrativi, non potrà non essere efficace, data l'autorevolezza e diffusione del periodico. Quale che sia per essere l'assetto della nostra organizzazione urbanistica a seguito delle riforme allo studio, si può essere certi che essa farà sempre perno sui Comuni, ai quali, per la natura stessa delle cose, continueranno ad essere attribuiti il compito e la responsabilità di gran parte degli adempimenti relativi ai piani regolatori, ai piani di ricostruzione, alle lottezzazioni, ai demani comunali, ai regolamenti edili ecc. Di qui la necessità che le Amministrazioni interessate acquistino una più profonda consapevolezza del compito loro assegnato, e si aggiornino sui progressi della tecnica, e adeguino la prassi amministrativa ai dettami del nuovo diritto urbanistico. Hoc opus, hic labor: « Nuova Rassegna », che è già una guida sperimentata per i Comuni, specie quelli più piccoli, si acquiserà una nuova benemerita, estendendo la sua documentazione e consulenza al vitale settore dell'urbanistica.

F. C.

Legislazione estera

Francia - Le Leggi sulla ricomposizione particolare (remembrement)

Legge dell'11 ottobre 1940 - 12 luglio 1941, relativa alla ricostruzione degli immobili di abitazione parzialmente o totalmente distrutti e seguiti di atti di guerra, consigliata dal decreto dell'8 settembre 1942, e alle modifiche delle leggi dell'8 novembre 1941, 7 ottobre 1942, 16 maggio 1946 e 15 agosto 1948.

(estratti)

TITOLO III

A. - Consorzi finanziari dello Stato. Comitati Dipartimentali.

Art. 5. - Dopo consultazione di un Comitato Dipartimentale della Ricostruzione composto come segue:

- il presidente del Tribunale civile del capoluogo del dipartimento, presidente;
- l'ingegnere capo dei Ponti e Strade;
- il direttore dell'Ufficio dei Registri;
- il direttore dell'ufficio Imposte Dirette;
- l'ingegnere capo del Gabinetto Rurale;
- il direttore dipartimentale dei Servizi agricoli;
- l'architetto dipartimentale;
- un magistrato municipale designato dal prefetto;
- un proprietario dimostrato designato dal prefetto.

B. - Immobili il cui proprietario è membro di una associazione sindacale.

Art. 15. - (Testo modificato, leggi dell'8 novembre 1941, 7 novembre 1942 e 16 maggio 1946). I proprietari i cui immobili, qualsiasi sia la loro destinazione, sono compresi in un perimetro fissato dal Ministro della Ricostruzione e dell'Urbanistica, sono obbligatoriamente riacquattati in una o più associazioni sindacali in vista della ricomposizione particolare o della ricostruzione. Queste associazioni sindacali sono dalle istituzioni pubbliche.

2. - (Legge 15 agosto 1948). «ogni proprietario di edifici smantellati per fatti di guerra costruiti su terreno altrui situato nel perimetro indicato, e che è soggetto a ricomposizione particolare, fa parte dell'Associazione sindacale di ricomposizione».

3. - L'associazione generale dell'associazione è composta da tutti i membri dell'associazione; essa delibera e neeggia relativa. Ogni associato dispone di un voto. I condannati designano uno di loro per rappresentanti.

4. - Il Consiglio comprente da tre a dieci membri eletti dall'assemblea generale.

5. - Il Presidente dell'associazione è eletto dal Consiglio.

6. - Un Commissario alla ricomposizione particolare è nominato, presso ciascuna associazione, dal Ministro della Ricostruzione e dell'Urbanistica, dopo avere del Sindaco o del Sindacato interessati e della commissione dipartimentale della ricostruzione. Egli esegue le prescrizioni del Ministro della Ricostruzione e dell'Urbanistica. Egli ha il compito di preparare il progetto di ricomposizione particolare nel quadro delle direttive date dal Ministro. Egli raggruppa il Consiglio su questo progetto.

7. - Lo stato del comitato alla ricostruzione e del personale delle associazioni sindacali è quello applicabile ai personale delle imprese private.

8. - Le regole generali del funzionamento dell'associazione sindacale e dei suoi organi sono fatte dai decreti concordati dal Ministro della Ricostruzione e dell'Urbanistica, dal Ministro delle Finanze, dal Ministro degli Interni e dal Ministro della Giustizia.

Art. 24. - (Testo modificato, legge del 7 ottobre 1942 e 16 maggio 1946). La proprietà dei terreni e immobili parzialmente o totalmente distrutti per atti di guerra, compresi nel perimetro sindacale e designati da decreto del Ministro della Ricostruzione approvando la statuto dell'associazione sindacale, è trasferita di pieno diritto alla detta associazione da questo decreto.

2. - I terreni e immobili acquistati dallo Stato conformemente alle disposizioni del presente decreto, e necessari alla ricomposizione particolare sono restituiti dal Ministro della Ricostruzione all'Associazione sindacale.

3. - La proprietà dei terreni destinati inizialmente alla viabilità pubblica sarà trasferita all'associazione sindacale con decreto speciale del Ministro della Ricostruzione, via via che verranno messe in opera strade nuove, in seguito all'esecuzione del piano di ricostruzione e regolatore.

4. - Il prezzo di ogni terreno e immobile acquistato dall'associazione sindacale è fissato dal Ministro della Ricostruzione, su proposta del Comitato dipartimentale della ricostruzione e sotto riserva del ricorso previsto dall'art. 27 del presente decreto.

5. - Il suo ammontare è segnato come credito in conto aperto dall'associazione sindacale all'associato interessato.

6. - Il credito di ogni associato sull'associazione sindacale ha tutti i caratteri giuridici dell'immobile creditato o appartenente.

7. - I diritti reali oltre le servitù gravanti sull'immobile al momento del trasferimento di proprietà sono riportati, nello stesso ordine successivamente sul credito e sul nuovo immobile in conformità all'art. 12 seguente.

8. - I terreni e immobili di cui l'associazione sindacale è proprietaria sono esenti dall'imposta fondiaria e dalle tasse analoghe, così pure dalla tassa dei beni di mano morta. L'associazione sindacale è esentata dall'imposta mobiliare e dalle tasse associate a questa imposta.

9. - Le modalità della composizione particolare o della ricostruzione sono fissate con decreto concordato dal Ministro della Ricostruzione e dell'Urbanistica e dal Ministro delle Finanze, dal Ministro dell'Interno e dal Ministro della Giustizia.

10. - Su proposta del Consiglio dell'associazione sindacale e su parere concorde della Commissione dipartimentale della ricostruzione, il Ministro può:

11. - 1° Attribuire all'interno del perimetro sindacale degli spazi vuoti per le vie pubbliche, per gli edifici pubblici, per le installazioni d'interesse generale o d'igiene pubblica, per le costruzioni edificate direttamente dallo Stato. Le collettività o Enti, al profitto dei quali questa attribuzione viene fatta, sono tenuti a subditarvi verso l'associazione sindacale del valore delle partecipazioni attivante, e, all'occasione, del valore della costruzione che esse sostengono; questi valori sono fissati dal Ministro sotto riserva del ricorso previsto dall'art. 27.

12. - 2° Attribuire, immediatamente o a titolo provvisorio, terreni, costrutti e no, agli stabilimenti industriali o commerciali, membri dell'associazione, le cui attività è indispensabile alla ripresa economica.

13. - Il progetto di ricomposizione particolare, accettato dal Consiglio con la maggioranza dei voti dei membri presenti, diventa immediatamente legge di una circoscrizione.

14. - Nel caso in cui il Consiglio non accetti il progetto, il Ministro della Ricostruzione e dell'Urbanistica, decide, dopo aver consultato la Commissione dipartimentale della ricostruzione, se vi si legge di sottoscrivere a struttura.

15. - Dopo la chiusura dell'istruttoria, se il progetto è accettato dall'ufficio, è sottoscritto dall'approvazione del Ministro.

16. - In caso di disaccordo tra il Consiglio ed il Commissario, il deputato dipartimentale alla ricostruzione stabilisce il progetto definitivo, egli comunica le commissioni dipartimentale della ricostruzione, e sottopone il progetto al Ministro per l'approvazione.

17. - Ogni proprietario riceve, a ricomposizione avvenuta, un terreno e una parte in comune nella proprietà del terreno, il cui prezzo è fissato sotto riserva di ricorso previsto dall'art. 27 dal Ministro della Ricostruzione e dell'Urbanistica, e portato a debito del conto di ciascun proprietario.

18. - (Legge 15 agosto 1948). «ogni proprietario di edifici costruiti su terreno altrui riceve in tutta proprietà a ricomposizione avvenuta a contro pagamento nelle condizioni sopra previste, il terreno e la parte comune di terreno necessarie alla ricostruzione del bene distrutto».

19. - Quando un proprietario ha manifestato l'intenzione di non costruire nel perimetro sindacale, l'associazione può essere autorizzata, in ogni momento dal Ministro, dopo parere del Consiglio e della commissione dipartimentale e della Ricostruzione, a subditarvi verso detto proprietario con il versamento di una indennità compensatrice. Questa indennità è fissata dal Ministro, sotto riserva del ricorso previsto dall'art. 27.

20. - Lo Stato può autorizzare degli anticipi alle associazioni sindacali per la realizzazione dell'indennità di scompenso e delle indennità compensatorie. Questi anticipi sono addebitati sul conto aperto nella scrittura del Tesoro per gli acquisti e le espropriazioni previste dall'art. 16 della presente legge.

21. - I terreni destinati dal piano regolatore a strade, piazze e giardini pubblici, sono incorporati al dominio pubblico dello Stato e attribuiti, conformemente al terzo alinea del terzo paragrafo dell'art. 16 di cui sopra.

Art. 25. - (Testo modificato, legge del 7 ottobre 1942 e 16 maggio 1946). Il Ministro della Ricostruzione decide che la ricostruzione sarà effettuata o da ciascun proprietario isolatamente, o da una associazione sindacale.

2. - In questo ultimo caso, un Commissario alla ricostruzione nominato dal Ministro della Ricostruzione e dell'Urbanistica, fa stabilire le pratica-

sche della ricostruzione degli immobili di sostituzione, dopo consultazione degli interessati, che ne possono chiedere il cambiamento.

3. - In questi casi, le pratiche sono sottoposte all'approvazione del Ministro della Ricostruzione.

4. - Un conto è aperto a ciascun proprietario nei registri dell'associazione sindacale. Questo contiene il saldo credito e debito del conto di ricomposizione particolare, considerato all'articolo precedente. L'importo della partecipazione finanziaria dello Stato ed eventualmente degli apporti personali, è portato a credito di questo conto nelle condizioni fissate dal decreto previsto all'art. 22. Il costo della ricostruzione dell'immobile di sostituzione è portato nelle stesse condizioni a debito di questo conto.

5. - Salvo autorizzazione specifica del Ministro della Ricostruzione, l'immobile di sostituzione deve soddisfare alle condizioni fissate dall'art. 7 di cui sopra, e il suo costo di ricostruzione deve essere almeno uguale al totale della partecipazione dello Stato, e del saldo del conto di ricomposizione particolare se questo è credito.

6. - Quando i contributi personali sono stati oggetto di un versamento differente, l'associazione sindacale beneficiaria, in caso di vendita dei titoli o valori rimessi in garanzia, del privilegio istituito dall'art. 3073 del Codice Civile, a conoscenza dell'amministratore di questi contributi.

C. - Immobili riconosciuti da una società immobiliare

Art. 26. - Le società immobiliari sono riconosciute valide se costituite sotto le differenti forme riconosciute dalla legge per le società civili e commerciali.

2. - Essa possono essere costituite tra i proprietari membri di un'associazione sindacale, su iniziativa del Consiglio di questa associazione.

3. - Per il periodo di ricostruzione, queste società hanno obbligatoriamente un direttore tecnico che è nominato dal Ministro della Ricostruzione, di cui emerge le prescrizioni. Questo direttore esercita la sua missione nelle circoscrizioni che saranno precise in un atto decreto.

4. - Il contributo di ciascun proprietario alla costituzione del capitale sociale è uguale alla somma della partecipazione dello Stato e delle sue quote personali.

5. - I diritti dei proprietari nelle società immobiliari sono obbligatoriamente rappresentati da titoli nominativi.

6. - La cessione di questi titoli e degli appartenenti, e, durante cinque anni a partire dalla costituzione della società, subordinata all'approvazione del Ministro della Ricostruzione.

TITOLO VI

Commissione speciale

Art. 27. - (Testo modificato legge 1 ottobre 1942). «Le contestazioni di qualunque natura sollevate dai proprietari o dai terzi interessati circa i terreni e immobili costruiti insieme nel perimetro assegnato ad un'associazione sindacale, e particolarmente quelle relative alla valutazione dei terreni riacquistati, sono giudicate, in ultima istanza, da una commissione speciale, con sede ordinariamente al Tribunale Civile del capoluogo di ciascun dipartimento e presieduta da un magistrato designato dal primo Presidente della Corte d'Appello. Quest'ultimo poter, in caso di bisogno, costituire, nelle stesse condizioni, più Commissioni per dipartimento.

2. - La Commissione speciale giudica, nelle stesse condizioni, le contestazioni rivolte ai prezzi dei terreni acquistati dallo Stato in virtù delle disposizioni degli alberi quarto e quinto dell'art. 10, e dei terreni attribuiti in virtù delle disposizioni del primo albero dell'art. 20.

3. - Essa decide anche sulle controversie riguardanti le opposizioni, azioni e casi relativi ai privati, ipotezie ed altri diritti reali.

4. - Essa da, d'altra parte, il suo parere sulle osservazioni riguardanti il progetto di ricomposizione o le operazioni effettuate dall'associazione sindacale.

5. - Le decisioni prese dalla Commissione sono immediatamente esecutive, nonostante qualsiasi ricorso. I suoi pareri sono trasmesi al Ministro della Ricostruzione al quale compete la decisione.

6. - Il decreto previsto all'art. 22 di cui sopra, fissava la composizione della Commissione speciale come pure la procedura secondo la quale detta Commissione sarà insediata e chiamata a pronunciarsi. Le istituzioni della Commissione speciale potranno essere modificate da un decreto emanato contemporaneamente dai Ministri dell'Interno, della Giustizia, dell'Economia Nazionale e delle Finanze e delle Comunicazioni.

La nuova unità residenziale di Lansbury a Poplar



Veduta aerea dello stato attuale della Comunità di Poplar con indicata in colore la nuova unità residenziale di Lansbury.

Il Consiglio della Contea di Londra ha predisposto un piano a lunga scadenza per la ricostruzione di un'area di circa 800 ha, gravemente danneggiata dalla guerra, comprendente parte delle tre Comunità di Stepney, Poplar e Bow.

Seguendo i suggerimenti dati dal Piano della Contea, l'intera zona verrà trasformata, in modo da costituire un complesso urbano a carattere unitario, mediante la creazione di 11 unità residenziali (neighbourhoods) raggruppate in modo da mantenere o ricreare le comunità preesistenti.

Ogni unità, la cui superficie è stata definita tenendo conto delle strade principali

di traffico, dei canali e delle ferrovie esistenti, che ne costituiranno i naturali confini, avrà una popolazione variante da 5000 a 11.000 abitanti e sarà dotata di scuole, centro commerciale, locali pubblici, centro sociale, spazi verdi, ecc. Le Comunità a loro volta verranno ad avere delle attrezzature e dei locali pubblici adeguati ai loro più larghi bisogni e complementari a quelli delle unità residenziali.

La realizzazione del piano è stata iniziata con la ricostruzione di una zona di 12 ha. a nord della East India Dock road, nella Comunità di Poplar, che costituisce il primo nucleo di una delle 11 unità previste,

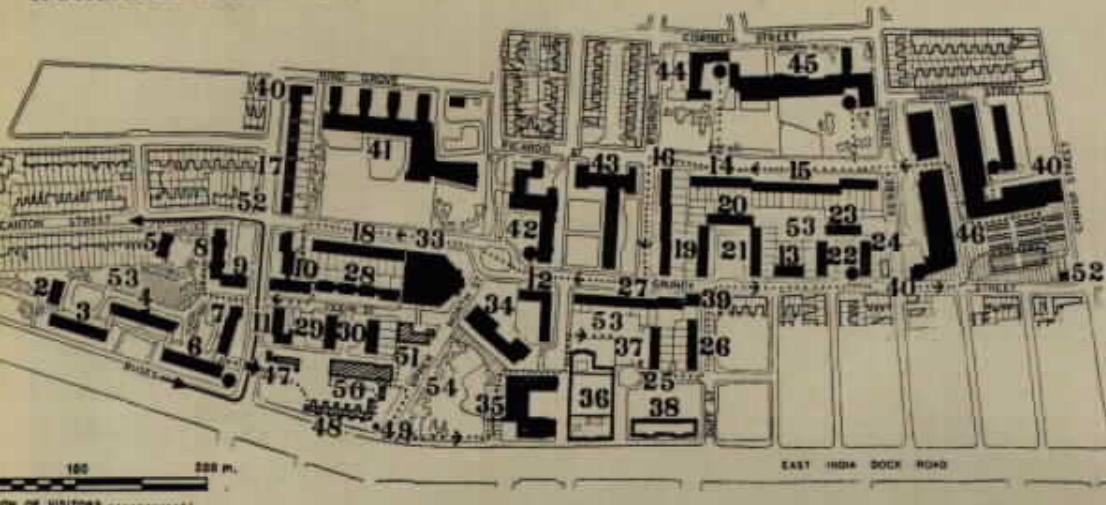
l'unità di Lansbury, che avrà una superficie di 48 ha.

Questa prima zona di ricostruzione di Lansbury, è stata scelta dal Consiglio della Contea e dal Comitato del Festival della Gran Bretagna del 1951 per la realizzazione di un quartiere sperimentale, da presentare come mostra dell'architettura del Festival. In tal modo potranno essere presentate, in una viva forma tridimensionale, vari tipi di abitazione e di attrezzature di quartiere progettate dai migliori architetti moderni inglesi, chiamati in gran numero a lavorare, in collaborazione con urbanisti, per lo studio e la realizzazione di Lansbury. I lavori di progetta-

zione e di coordinamento del nuovo complesso procedono sotto la direzione dell'architetto del Consiglio della Contea.

I maggiori problemi affrontati nella redazione del piano di Lansbury furono: il raggruppamento delle industrie sparse in una unica zona industriale; la localizzazione e il miglioramento dell'importante mercato lungo la Chrisp Street; l'ampliamento della East India Dock road; la deviazione del grande traffico all'esterno dell'abitato in modo da rendere più sicure le strade interne; la ricerca della migliore ubicazione delle chiese, scuole, locali pubblici, ed edifici collettivi, ecc.

Anthony Chitty



● 34 Scuola (esistente), futuro centro comunitario.
● 35 Chiesa della Trinità e sala riunioni.
● 36 Missioni Seaman.
● 37 Presbiterio-Chiesa della Trinità.
● 38 Palazzo per uffici commerciali (esistente).
● 39 Locali pubblici (esistenti).
● 40 Nuovi locali pubblici.
● 41 Scuola media cattolica.
● 42 Ricovero persone anziane.
● 43 Scuola elementare cattolica.
● 44 Scuola materna.
● 45 Scuola elementare.

● 46 Zona commerciale e piazza del mercato.
● 47 Entrata principale ed edificio dell'amministrazione.
● 48 Padiglione delle ricerche edilizie.
● 49 Elemento decorativo verticale.
● 50 Padiglione dell'urbanistica.
● 51 Caffè.
● 52 Lavanderia.
● 53 Campi da gioco per bambini.
● 54 Parco divertimenti.
● Alloggi, case, aule dimostrative.

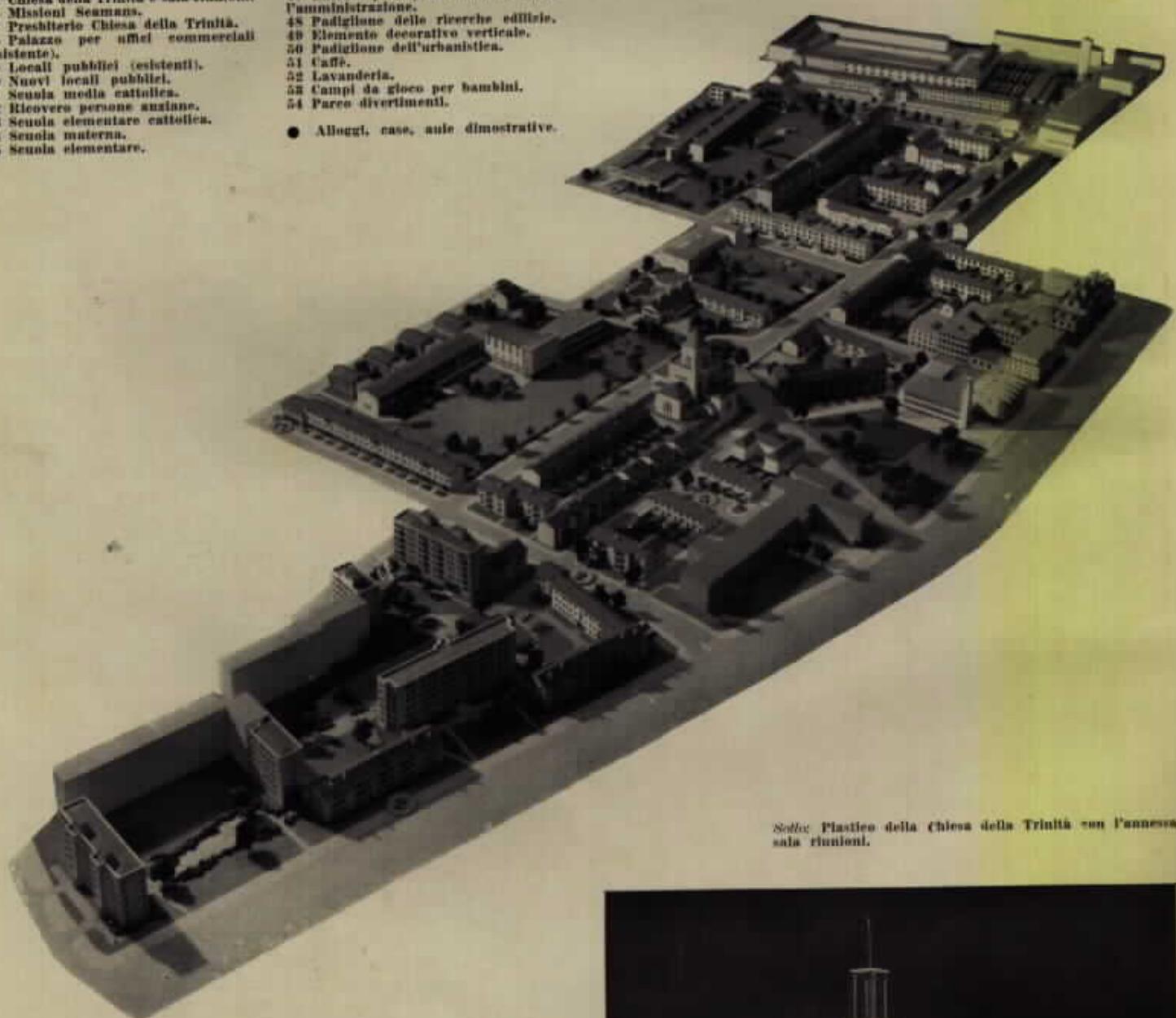
1, 2, 4, 5, 8 Case a sei piani ad alloggi.
3, 6, 7, 9, 10, 11 Case a tre piani ad alloggi.

12, Case a due piani con alloggi per persone anziane.
13, Casa a tre piani esistente.
14, 15 Casa a quattro piani con alloggi duplex.

16, 17 Case a tre piani con alloggi duplex ed appartamenti all'ultimo piano.
18, 25, 26, 27, 29, 30 Case a schiera a due piani.

19, 24 Case a tre piani con alcuni alloggi per persone anziane.
28 Case unifamiliari a due piani collegate.
31 (non indicato) Futuro pollambulatorio sull'area del 47, 50.

32 (non indicato) Futura casa parrocchiale sull'area del 51.
33 Chiesa Cattolica H.



Sotto: Plastico della chiesa della Trinità con l'annessa sala riunioni.



Brasile

L'Università di Recife

L'architetto napoletano Mario Russo, attualmente residente in Brasile per ragioni professionali, ha avuto l'incarico dal Rettorato della Università degli Studi di Recife, dove egli insegna architettura, di preparare un piano per la Città Universitaria.

Lo studio iniziato circa dieci mesi or sono è stato già completato e si conta entro l'anno di dare in appalto i primi edifici.

E con piacere, anzi con orgoglio, che vediamo i nostri amici e connazionali farsi strada in terra straniera, dove, messaggeri di italiano, essi trapiantano il seme della nostra conoscenza e della nostra esperienza.

Recife, capitale dello Stato di Pernambuco, sorge sulla costa nord-orientale dell'America del Sud, ad 8° e 5' di latitudine sud, alla foce comune dei due fiumi Capiberibe e Beribe che la dividono in tre rioni, cioè: Recife, Santo Antonio e Bôa Vista. Quest'ultimo rione, che è il più moderno, sorge sul continente a differenza degli altri due che sono ubicati su due isole. I tre quartieri sono collegati fra loro da numerosi ponti.

Recife che nel 1920 aveva 238.000 abitanti, nel 1930 raggiungeva i 340.000, nel 1932 superava i 400.000 e oggi conta da 5 a 600 mila anime.

Il suo clima equatoriale è alquanto mitigato da una costante ventilazione che rende sopportabile anche di estate le elevate temperature (31°-32°).

Il vecchio nucleo di Recife conserva tuttora il suo carattere commerciale e finanziario, mentre in Santo Antonio sorgono importanti edifici culturali, ricreativi e militari. Bôa Vista, un tempo quartiere popolare, si è trasformato ed enormemente sviluppato come zona residenziale nella quale sono sorte sontuose ville circondate da giardini e da parchi. In questo quartiere sono sorti anche importanti edifici pubblici, come la Camera dei Deputati, il Senato, il Palazzo delle Poste, il Palazzo Vescovile, e vari Istituti scolastici e culturali, come la Facoltà di Diritto, il Ginnasio, la Biblioteca, ecc.

La sua posizione geografica, presso l'estrema cuspide orientale della costa sud-americana, fa di Recife la città del Nuovo Mondo più prossima all'Europa. Essa ha anche una grande importanza commerciale per i traffici interni dello Stato di Pernambuco e di quelli vicini che fanno capo per le esportazioni e le importazioni al suo porto che perciò è al terzo posto dopo Rio de Janeiro e Santos.

Anche l'industria è abbastanza sviluppata.

Ma, essenzialmente, Recife è il centro di cultura più vivace del Brasile settentrionale e perciò l'idea di riunire i vari Istituti scientifici e di cultura sparsi fra i quartieri di Santo Antonio e Bôa Vista, in una zona speciale, funzionalmente e razionalmente più adatta, risponde ad una necessità impellente.

La zona scelta per la Città Universitaria si inquadra nel piano urbano la cui caratteristica, fatta eccezione per il centro commerciale, sembra essere l'estensività con sviluppo espansionistico ad enti satelliti. Ma questa che a prima vista potrebbe sembrare una città a struttura urbanistica più che moderna e funzionale, denuncia, invece, ad un più accurato esame, la necessità di una pianificazione che dia ai vari quartieri una netta fisionomia ed i necessari servizi. I satelliti infatti non sono né autosufficienti, né attrezzati per la residenza, mancando alcuni addirittura del mercatino, del cinema, del bar e perfino della edicola giornalistica.

La Città Universitaria progettata si estende per circa 150 ettari ed è collegata al centro urbano da una importante *avenida* che attraversa e serve anche altri quartieri. Il progettista però si è preoccupato di creare un più rapido e diretto congiungimento col vecchio centro, proponendo la realizzazione di un nuovo tronco stradale in rettilineo, lungo circa 3 Km., ed innestantesi alla rete esistente presso Zumbi. Altro collegamento importante della città degli studi è dato dalla perimetrale nord-sud che la congiunge a sud con i campi di aviazione.

Le due arterie si incrociano a livelli differenti e si passa dall'una all'altra e viceversa a mezzo di una sistemazione a quadrifoglio prevista in corrispondenza dell'ingresso creato sul lato est della zona. Lo schema viario di questa è costituito da quattro vie periferiche che ne individuano il perimetro e da altrettante di penetrazione le quali confluiscono in un sistema di tre piazze fra loro comunicanti a mezzo di porticati e di sottopassaggi in corrispondenza del centro rappresentativo nelle cui vicinanze sono allogate: il Rettorato, la Biblioteca, il Museo, la Casa dello studente, il Teatro, ecc. Tale nucleo urbanistico, che ha tutte le caratteristiche dell'unità precintuale, si può considerare suddiviso dalle vie di penetrazione in quattro nuclei minori limitati da queste e dalle vie periferiche. Da queste ultime, poi, e da ogni lato della zona, si dipartono vie minori ed a cui di sacco — penetranti, ma non attraversanti i nuclei —, le quali servono i vari Istituti Universitari, terminando in adeguati spazi di parcheggio. Nel

nucleo a sud-est sono alloggiate due Case dello studente ed il complesso delle attrezzature ricreative sportive (club, ginnasio, campi di tennis, campo di calcio, di basket-ball, piscina scoperta, ecc., mentre negli altri tre sono razionalmente distribuiti tutti gli Istituti scientifici e culturali con i propri Direttori (Scuola di medicina, Scuola di chimica, Scuola di diritto, Scuola di filosofia, Scuola di scienze economiche, Scuola di ingegneria, Scuola di architettura, Ospedali-Cliniche, ecc.). Nel nucleo sud-ovest è stato incorporato un bosco esistente con una vecchia casa coloniale.

La Casa che ha importanza storica, sarà conservata e destinata ad abitazione del Rettore. Le abitazioni dei professori invece saranno costruite nelle tre piccole zone residenziali previste sul lato est e lungo la strada di collegamento con il resto della città.

Il carattere estensivo, l'abbondanza di verde e di porticati di collegamento fra i vari edifici rispecchiano la natura equatoriale del clima di Recife.

A noi sembra che, nel complesso, lo studio voluto del Rettore, prof. Joaquim I. de A. Amazonas, e condotto a termine dal nostro arch. Mario Russo con l'aiuto degli studenti di Architettura: Severino Vieira Leao, Heitor Maia Neto, Everaldo da Rocha Gadelha, Antonio Alves Amorim, sia meritevole di immediata realizzazione. Questa comporterà una spesa complessiva calcolata in cento milioni di cruzeiros divisa in cinque annualità di venti milioni cias-

cum. I lavori sono stati iniziati ponendo mano per primo alle strade periferiche, al Centro medico ospedaliero ed alla Facoltà di medicina.

Contemporaneamente ha luogo la costruzione del Centro ricreativo sportivo che si conta di poter aprire per il settembre 1950, epoca nella quale dovranno tenersi a Recife le Olimpiadi universitarie brasiliane.

Il precinto Universitario di Recife, una volta attuato, potrà accogliere la massa degli studiosi da tutti gli Stati del Nord Brasile. Esso offrirà ambienti più adatti e funzionalmente rispondenti allo scopo, circondati da una atmosfera di calma, in mezzo al verde, e posti in una zona ottimamente fornita di tutti i conforti.

Ci auguriamo che l'architetto Russo vorrà tener conto nella pratica realizzazione del suo piano e quindi nella progettazione dei vari edifici previsti del fatto che questi, dovendo sorgere in zona molto prossima all'Equatore, debbono più che altrove, rispondere, non solo ad esigenze di carattere funzionale, ma soprattutto a necessità eoliche e solari.

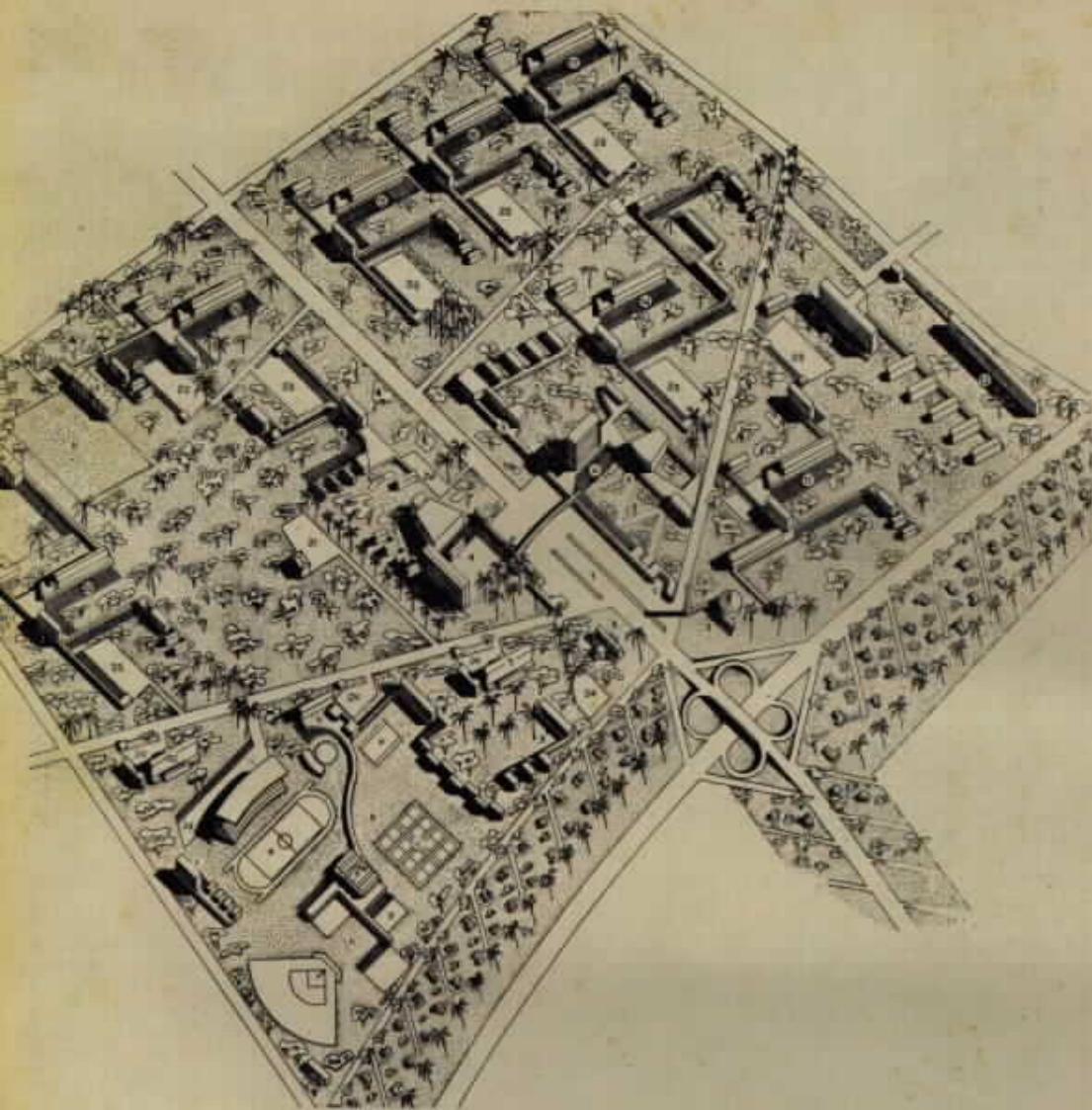
Siamo certi che la Municipalità di Recife, sull'esempio delle Autorità di quella Università, vorrà decidersi a far studiare un piano organico per tutta la città in modo da regolare meglio la funzionalità dei quartieri e la loro interdipendenza da cui deriva soprattutto la sistemazione generale del traffico ed un migliore svolgimento della vita urbana.

Domenico Andriello



La macchia in colore indica l'ubicazione della città universitaria rispetto all'abitato di Recife.

In alto: Assonometria della città Universitaria di Recife.



- 1 Piazza centrale
- 2 Centro amministrativo
 - a) amministrazione
 - b) rettorato
 - c) autorimessa
- 3 Centro cultura musicale e teatrale
- 4 Museo e biblioteca
- 5 Chiesa
- 6 Tipografia Universitaria
- 7 Casa dello studente
- 8 Direzione centrale
- 9 Centro sportivo
 - a) piscina
 - b) club
 - c) tennis
 - d) palestra
 - e) stadio
 - f) spogliatoi
 - g) pallavolo
 - h) pallacanestro
 - i) base-ball
- 10 Case studenti
- 11 Scuola medicina
- 12 Clinica Universitaria
- 13 Servizi
- 14 Scuola di chimica
 - a) laboratorio
- 15 Scuola di diritto
- 16 Scuola di Biofisica
- 17 Scuola di scienze economiche
- 18 Scuola di belle arti
- 19 Scuola di architettura
 - a) studi
 - b) campi di esercitazione
- 20 Scuola di ingegneria
 - a) studi
 - b) campi di esercitazione
- 21 Vecchia casa coloniale
- 22 Direzione
- 23 Posteggi per le scuole
- 24 Posteggi di servizio
- 25 Zona residenziale

In basso: Prospettiva aerea della città Universitaria.

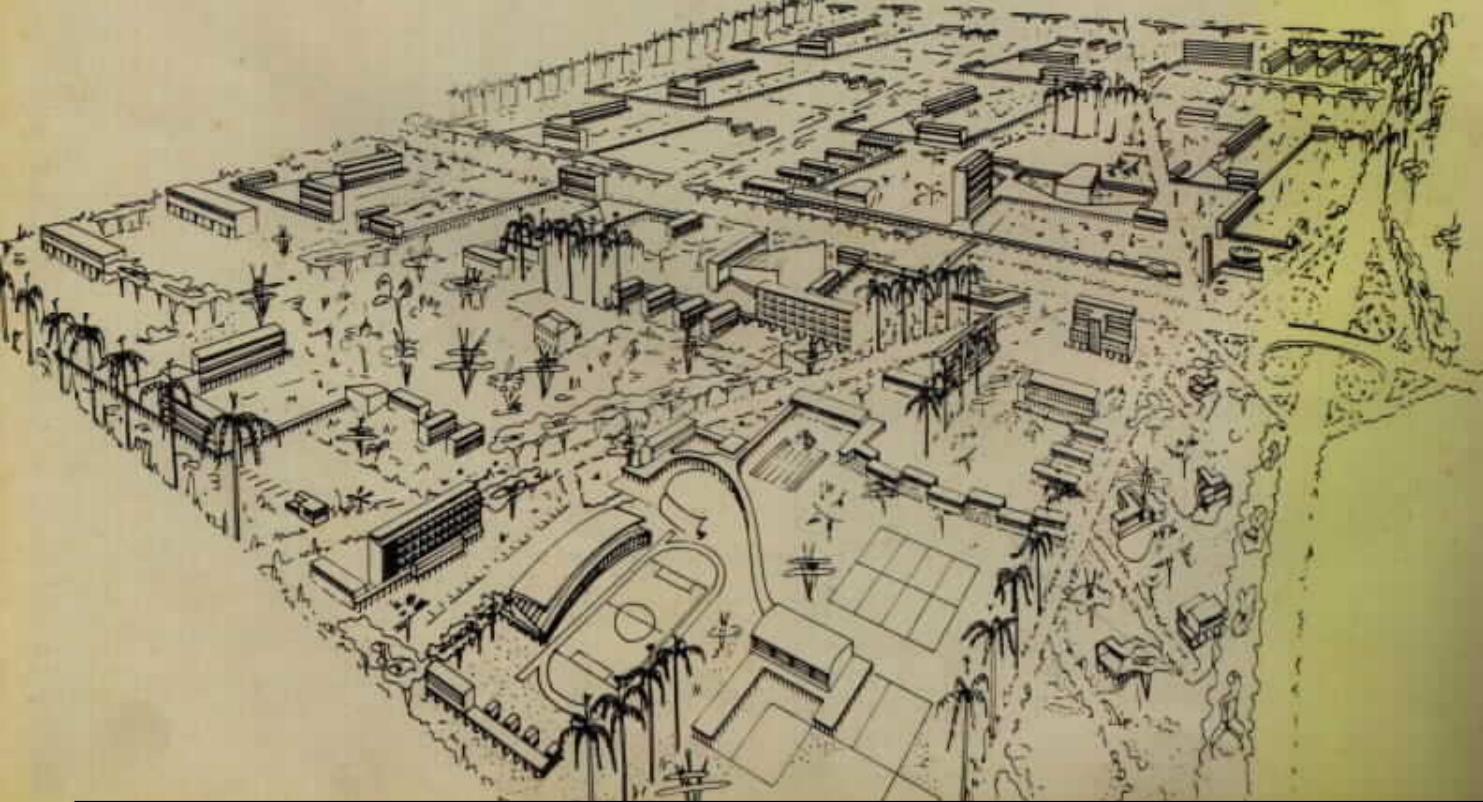




Fig. 1



I nuraghi sardi

di Paolo Redi

- Villaggi agricoli romani
- Villaggi sulle "Giare"
- ▲ Villaggi di pastori

- zone con:
- rariassimi nuraghi
- pochi nuraghi e torre
- densità media di nuraghi-fattoria
- densità massima di nuraghi-fattoria

Fig. 1 - Distribuzione dei nuraghi sull'isola. La zona di massima densità di nuraghi-fattoria è a quota media di m. 400.

Distribuzione sul territorio Sardo

Chi, proveniente da Civitavecchia, si accinge a percorrere i 287 km. di ferrovia che separano lo scalo marittimo di Olbia da Cagliari può notare, via via che il treno si allontana dal mare, un mutamento graduale del paesaggio e della flora. Si sale verso vasti altopiani pietrosi: non un uomo; macchie sterpi, roccia. Lo spazio in giro sembra non finire. Cominciano ad apparire ogni tanto sulla destra o alla sinistra della ferrovia quelle curiose costruzioni a forma tronco-conica che ognuno forse avrà visto in un cliché sbiadito, sfogliando un testo di storia dell'arte: i «nuraghi» (fig. 2).

Gradatamente, addentrando nell'isola e salendo verso i massicci basaltici del Nuorese, i «nuraghi» cominciano ad apparire più fitti, a gruppi di due o tre, talvolta, ma quasi sempre in vista l'uno dell'altro e distanti tra loro di pochi minuti.

Qualche piccola comunità di pastori si inscrive qua e là con capanne moderne ai piedi di quei bastioni di granito. Adesso anche il paesaggio è mutato: appaiono più frequenti gli agglomerati umani, i villaggi. Qualche terreno coltivato attorno all'abitato, ampie valli, gole profonde, boscheggi; siamo sulla catena del Marghine, il cuore della Sardegna.

Ancora un'ora di treno. Scendiamo ad Ab-

basanta (e acquasanta, in dialetto), un grosso villaggio nato per il mercato di bestiame. A qualche centinaio di metri sorge il nuraghe «Losas» (fig. 3 e 5), uno dei meglio conservati e più conosciuti dell'isola. Addentriamoci: un'ampia cinta con torri munite di feritoie racchiude un agglomerato di capanne circolari di pietra; al centro l'ampia mole del «nuraghe» protetto da un'altra cinta più interna con due torri: entriamo in uno stretto corridoio. A destra una nicchia, a sinistra la rampa che porta al piano superiore.

La muratura è compatta, regolare, massiccia: grossi blocchi di basalto senza malta. Al centro una grande cella circolare, altissima; intorno tutta una serie di piccole altre celle.

Questo l'elemento tipico in tutta l'enorme quantità di «nuraghi»: gli altri variano di dimensioni, numero di piani, di celle, di torri, di bastioni; ma tutti mantengono il carattere di una comunità organica, autonoma, in tutto simile a quella dei castelli medioevali.

L'evoluzione del «nuraghe», dal tipo primitivo ad una cella, ai tipi sempre più complessi come pianta e alzati (figg. 4, 5, 8, 9) con un numero sempre maggiore di celle, è segno chiaro dell'evoluzione dell'uomo.

Si vedono chiarire lentamente tutte le funzioni nella vita di quest'uomo, dalla prima capanna di pietra, circolare, col fuoco al centro,

ed il tetto di paglia, fino a quando si trova un tramezzo che divide due necessità diverse: il mangiare e il dormire. Il camino si trova ora nella muratura in un angolo: si è capito che il fuoco al centro è causa di inconvenienti come il fumo e l'incendio frequente del tetto.

Ripartiamo. Altre ore di treno. Si comincia a discendere verso la sterminata pianura di Oristano. A poco a poco i «nuraghi» si fanno più rari; sparisce la vegetazione, i villaggi sono sempre meno numerosi; non si incontra più alcuno. Sole, sole, sole. Così fino a Cagliari: è il Campidano.

Abbiamo allora osservato come la maggiore densità di «nuraghi» si trovi proprio nella parte centrale e montuosa dell'isola, digradando lentamente fino quasi a cessare, in certe zone, man mano che ci si avvicina al mare.

Spingendosi poi nell'interno, tra i monti del Nuorese, tra gole e altopiani disperati, dove l'uomo non arriva che di rado, troviamo un fenomeno nuovo. Tutta una serie numerosa di villaggi protostorici formati da un agglomerato di diverse decine di capanne circolari di pietra. Di questi villaggi, quasi in montagna, ne esistono ancora moltissimi. Sono i villaggi di Teti, Abini, Serrucci, Calagone, Serra Orrios (fig. 12 e 13). Molti sono andati distrutti, altri ancora forse nessuno li ha visti perché nascosti in gole non battute, né da pastori né da banditi.



Fig. 2 - Nuraghe di San Millano a Nuragus (Nuoro).
(Foto Sovr. Antichità).

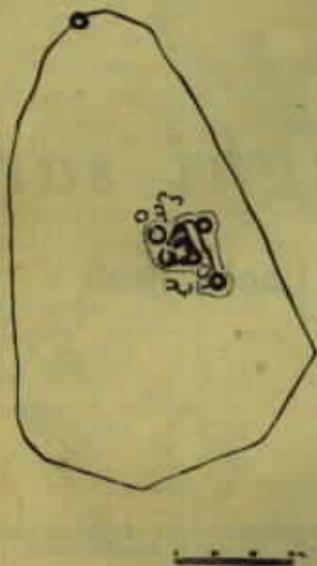


Fig. 3 - Nuraghe Losa ad Abbasanta (da G. Pinza,
I monumenti primitivi della Sardegna).

Nella parte meridionale dell'isola, in pianura, presso il Campidano, si potrebbero trovare molti altri villaggi di questo tipo, arrampicati su certi altipiani (detti « Giare ») caratteristici per il loro nascere improvvisamente dal piano, come funghi. Sono i villaggi delle « giare » di Gesturi, Serri, Saurecci, ecc. Tra questi ne troviamo di un tipo nuovo: il santuario.

Questo è costituito da una serie di abitazioni che gravitano attorno a un tempio protettore una fontana benefica, termale o minerale, di cui ancora oggi l'isola è ricchissima. All'acqua di tali fonti si ricorreva allora per curarsi dalle malattie e dalle ferite. Di questi « santuari » presso le fonti sacre ne abbiamo una certa quantità col tipico tempio a « pozzo » come a Santa Vittoria di Serri (fig. 14), dove il liquido benefico è protetto da una cupola, e dove un altare, vasche di purificazione, tavole di offerta (1) rivelano una complessa mentalità sociale, un rituale già formato e mantenuto dalla tradizione. Alcuni di questi « santuari » ebbero certo lunga vita, come quello di Abini e quello di « giara » di Santa Vittoria di Serri, i quali videro formarsi un vero borgo di piccoli sacerdoti, di recinti per riunioni e banchetti, di abitazioni per sacerdoti e capi, tutt'interno al primitivo santuario ed alla fonte sacra originaria (fig. 15).

Ancora un terzo tipo di villaggio noi troviamo in pianura, nelle parti più aperte, più vicine al mare: le rovine di villaggi tipicamente romani (2) con la caratteristica struttura rettangolare.

Il villaggio di Serra Orrios (Dorgali).

Il villaggio di Serra Orrios sorge su un alto-piano che si affaccia sulla brughiera: a guardia di questa, un « nuraghe », presso cui esisteva forse qualche capanna. Il paesaggio è tipicamente pastorale. Qualche ovile e capanne moderne di pastori costruite esattamente come le antiche, si sono inserite fra le rovine. Il villaggio è costituito da una settantina di abitazioni: è chiara la suddivisione in isolati, com-

posti di sei o sette capanne ciascuno; tra questi le vie sempre praticabili (fig. 12). Nella sua struttura planimetrica il villaggio consta di sei piccoli nuclei che gravitano rispettivamente intorno a piazzette con pozzo e a due templi (fig. 13). Ad ogni piazzetta si raccolgono in giro le capanne.

Al centro il pozzo: si tratta di pozzi scavati per raggiungere la falda freatica (lo stesso vi ho trovato ancora acqua). Due templi con recinto ai margini del villaggio: di questi uno sembrerebbe in funzione del villaggio (3); l'altro, circondato da un recinto più grande, forse per i forestieri, che accorrevano in occasione di feste o mercati di bestiame (conseguenze queste tuttora vigente in Sardegna).

In moltissime capanne sono ricavati ripostigli nelle pareti; al centro il focolare. Le vie, le piazze, qua e là, dove l'erba e i rovi cresciuti sopra lo scavo lo permettono, mostrano tracce di lastrico.

Percorriamo le viuzze del villaggio: di capanna in capanna si giunge ad una delle piazzette; in mezzo il pozzo, intorno intorno le capanne, sperte dalla parte del sole e murate sul fronte nord. Contro la parete curva, un sedile. Non possiamo ridurre questa architettura in un grafico a due dimensioni, togliendone le altre, la profondità e il tempo.

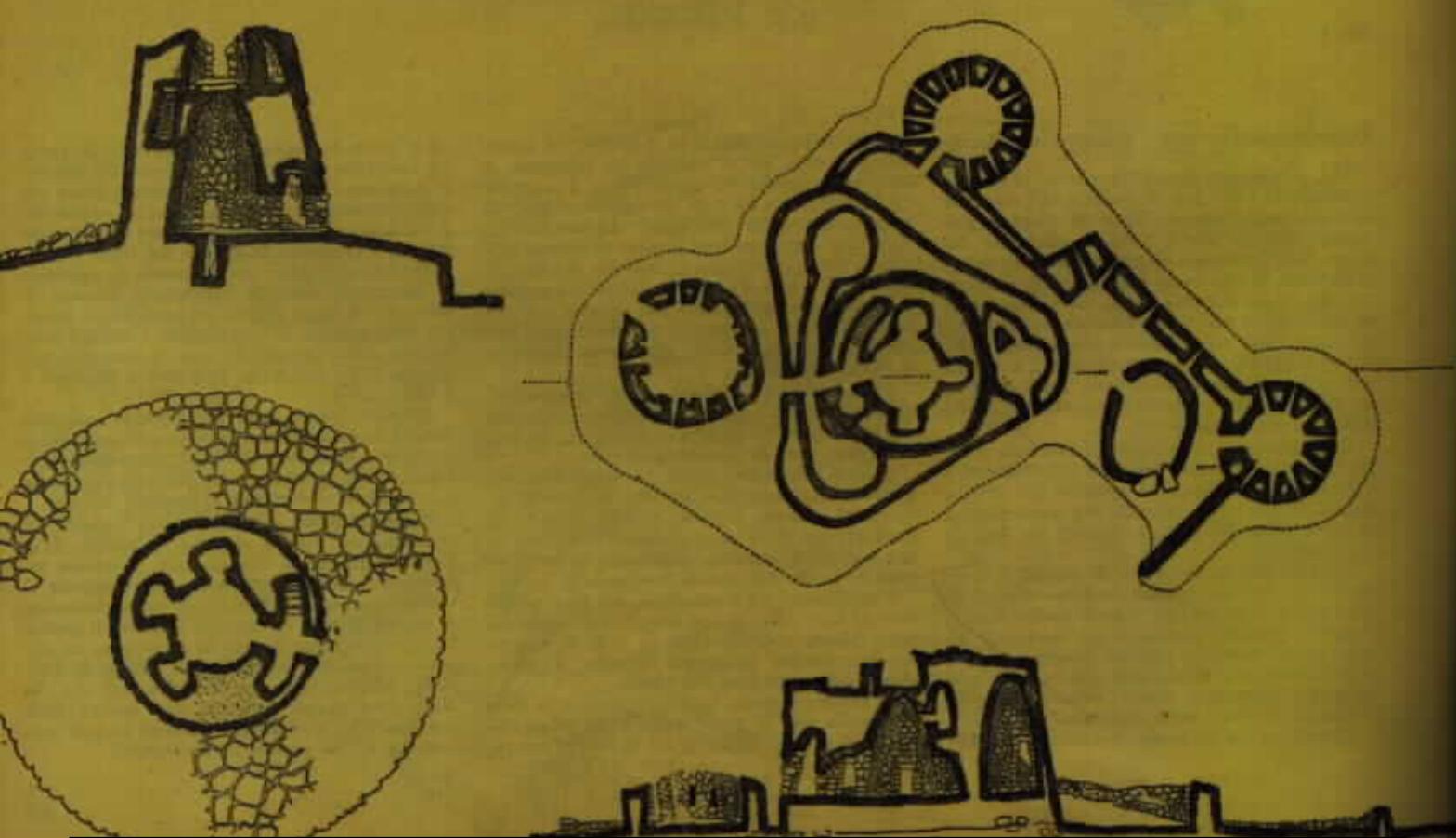
Se ci guardiamo intorno c'è lo spazio, « lo spazio » racchiuso tra le pareti curve, le coperture di frasche delle capanne e il cielo: qui la piazza è intesa e realizzata come una sala articolata in molti altri vani contigui. Quel miracolo che è lo « spazio » nell'architettura lo troviamo qui in una scala straordinariamente umana.

Capanne, tutte uguali. Non c'è bisogno di differenza per gente che vive allo stesso modo; qualcuna è più grande, qualche altra più piccola, ma a stesso senso della vita le unifica.

I due templi con gli ampi recinti ci descrivono riti e scenografie a noi ormai ignote. Siamo alle origini di ogni architettura e di ogni urbanistica: tra le viuzze del villaggio si colgono gli

Fig. 4 - Pianta e sezione di un nuraghe (dal Taramelli).

Fig. 5 - Pianta e sezione del nuraghe Losa (da G. Pinza, opera citata).



elementi dominanti di questa comunità, che sono quelli di ogni comunità umana: il fuoco, l'acqua, la famiglia. Ogni cosa qua è misurata su questo metro.

Notizie storiche.

Gli studi più recenti pongono la civiltà nuragica tra l'incerto 2000 a. C. (Taramelli) e il II secolo a. C. (Mingazzini), basandosi quasi sempre sulla maggiore o minore perfezione della muratura, sulla grossezza dei conci, sulla complessità delle planimetrie per stabilire un criterio di recenziocità.

Le notizie che abbiamo degli antichi autori (4) accennano ad una vita pacifica e all'esistenza di normali commercianti e navigatori greci, riguardo alla Sardegna, in età precedente alle invasioni cartaginesi. Il IX secolo a. C. segna l'inizio di questa preoccupazione difensiva e guerresca della Sardegna. Adesso le testimonianze storiche sono eloquenti e concordi (5); la fondazione di Cartagine (670 a. C.) inizia il periodo dell'influenza punica sul Mediterraneo occidentale. Le guerre e le spedizioni contro la Sardegna si fanno sempre più frequenti ed imponenti: di questo rimangono testimonianze storiche sicure (6). La violenza, la crudeltà delle spedizioni cartaginesi suscitarono le naturali e vivisime reazioni degli indigeni. Le guerre continuaron fino a che la potenza cartaginese decrebbe e cadde per opera dei Romani. A quel periodo di difesa accanitissima dei Sardi contro l'invasione cartaginese, io penso che si possa attribuire la fioritura massima del tipo nuragico. Infatti vediamo anteriormente al secolo IX a. C. l'esistenza di una civiltà non guerresca assolutamente sprovvista di opere difensive (7). Questo dovè essere forse il sistema di vita abituale dell'isola finché non si manifestarono preoccupazioni belliche, sistema che rimase in tutte le zone dove tali necessità non si fecero sentire.

I bronzetti nuragici ci illustrano abbondantemente gli aspetti della vita sociale e politica del proto-sardo: la figura che ricorre con più frequenza è quella del soldato, armato di fimbria oppure di spada, di arco e frecce, corazza e scudo, oppure con tromba. Questo aspetto militare della civiltà nuragica ci è confermato anche dalla architettura stessa; ma la radificazione di tipi così diversi di armi e di armati fa pensare ad una organizzazione militare evoluta con corpi specializzati e una forte disciplina. Le altre figure che ricorrono con grande frequenza sono: pastori, contadini e sacerdoti. I due aspetti economici della vita della Sardegna in questo periodo sono infatti l'agricoltura e la pastorizia.

Abbiamo dunque visto in tutto il vasto panorama della Sardegna nuragica una quantità di elementi di diversa struttura:

- 1) i nuraghi più semplici con una sola torre e una sola cella;
- 2) i nuraghi più complessi con molte celle e torri e bastioni e capanne intorno;
- 3) i villaggi di capanne con piazze e pozzi, templi e tombe;
- 4) i villaggi-santuario sorti attorno a templi e fonti sacre;
- 5) i villaggi di capanne sui tipici altipiani detti « giare »;
- 6) i villaggi romani.

Tutti questi elementi ebbero indubbiamente un nesso reciproco, preciso e non casuale. Si tratta adesso di ricongiungere queste forme, queste strutture così diverse ad una vita, ad una funzione determinata.

La letteratura moderna (8) attribuisce sia l'architettura dei nuraghi sia la struttura urbanistica dei villaggi alla stessa società di pastori, alla stessa funzione, ad una vita identica. L'unica differenza sarebbe cronologica; la cessazione delle guerre spingerebbe i proto-sardi a costruire villaggi di capanne anziché massicci nuraghi, magari con una maggiore raffinatezza costruttiva. A me sorge allora l'idea che questi

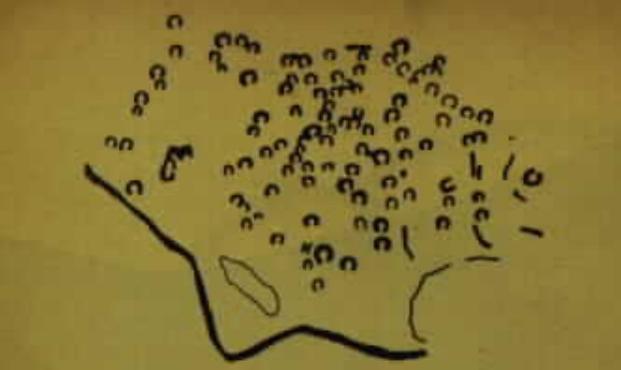


Fig. 6.

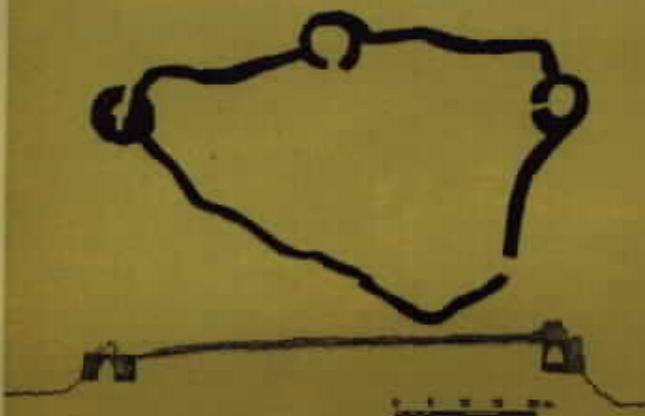


Fig. 7 (sopra). - In alto: Recinto nuragico di Saureci (Gonnos). - Sotto: Sezione sull'Aeroplano di M. Saureci (Lamarmora) (dal Viaggio in Sardegna di A. Della Marmora).

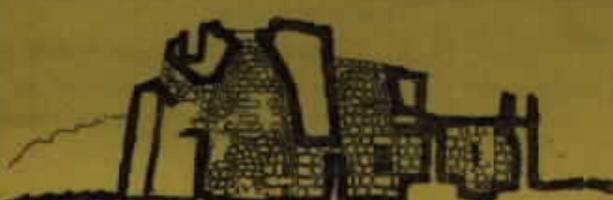


Fig. 6. - Villaggio nuragico di Saureci (Gonnos) (da « Atti del Congresso Archeologico in Sardegna », 1926).

Fig. 7. - In alto: Recinto nuragico di Saureci (Gonnos) (da Tarameilli). — Sotto: Sezione sull'Aeroplano di M. Saureci (Lamarmora) (dal Viaggio in Sardegna di A. Della Marmora).

Fig. 10



Fig. 8. - Nuraghe Palmavera (Alghero - Sassari). Sezioni trasversale e longitudinale (da « Atti del Congresso Archeologico in Sardegna », 1926).

Fig. 9. - Nuraghe Palmavera. Pianta del piano inferiore e superiore (da « Atti del Congresso Archeologico in Sardegna », 1926).

Fig. 10. - Nuraghe Longheras - Paullatino (Cagliari). Pianta del piano inferiore e superiore (da « Atti del Congresso Archeologico in Sardegna », 1926).

Fig. 11. - Nuraghe - sa domu e' s'oreu - - Sarroch (Cagliari). Pianta del piano inferiore e superiore (da « Atti del Congresso Archeologico in Sardegna », 1926).

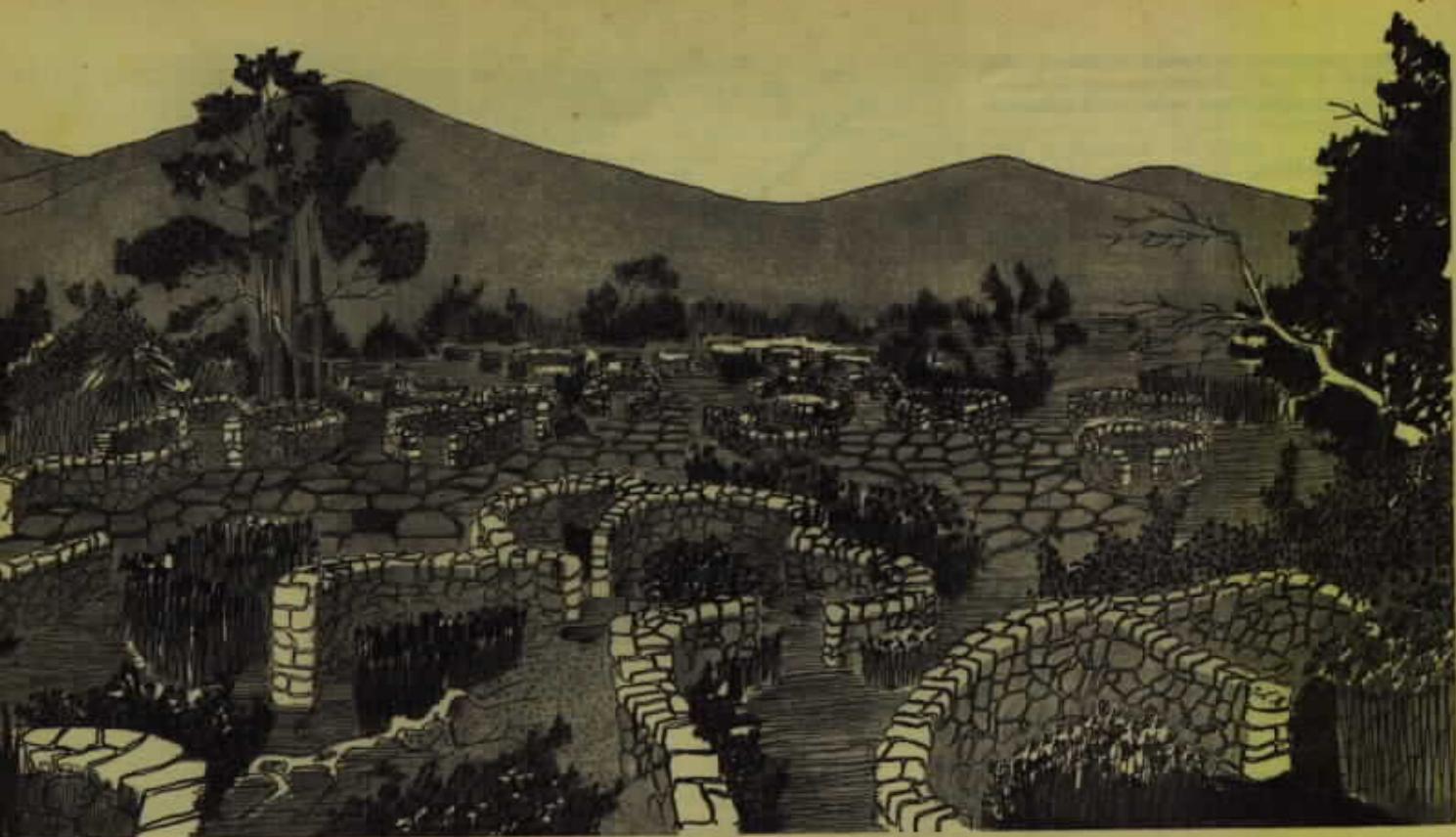
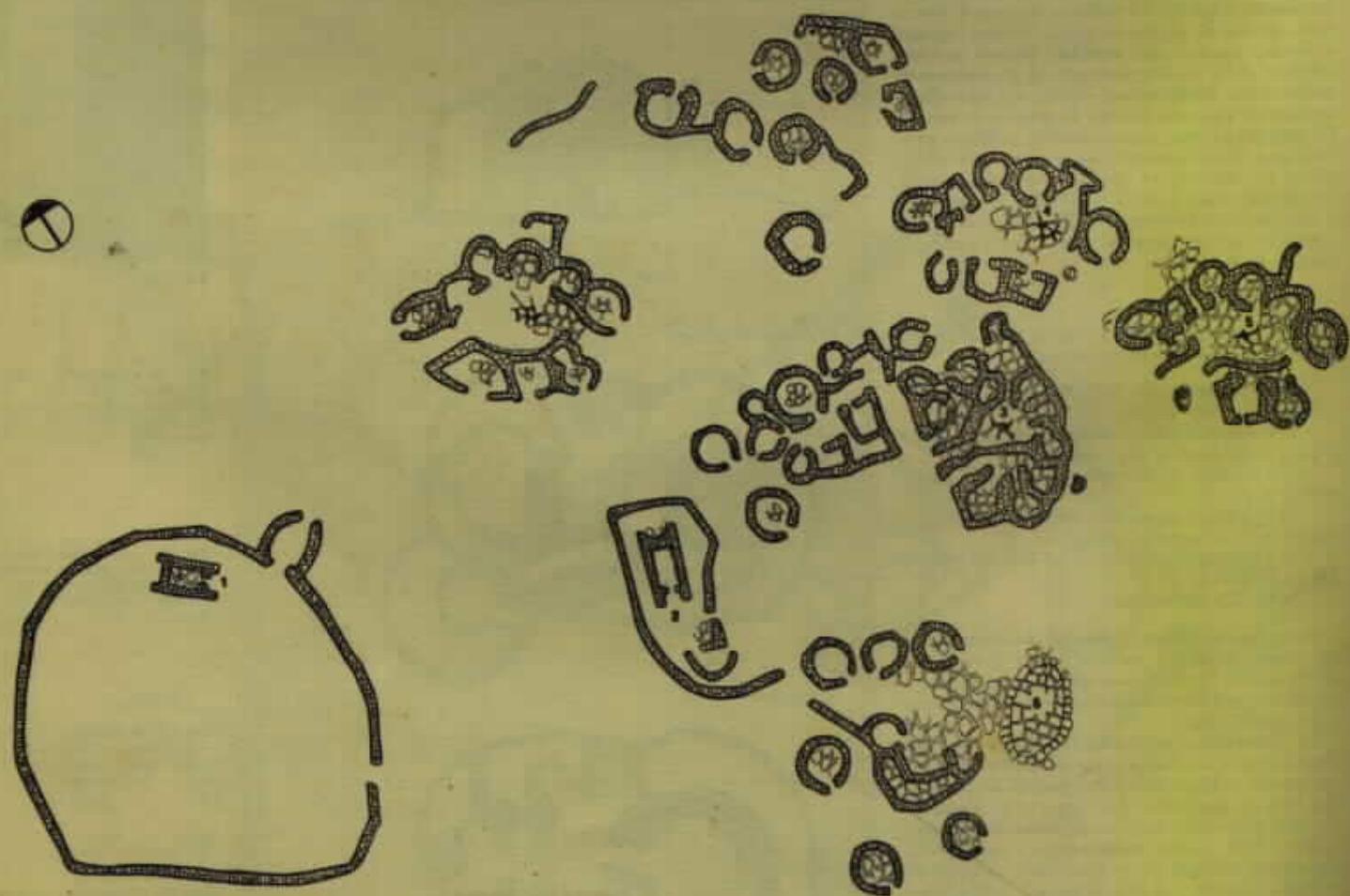
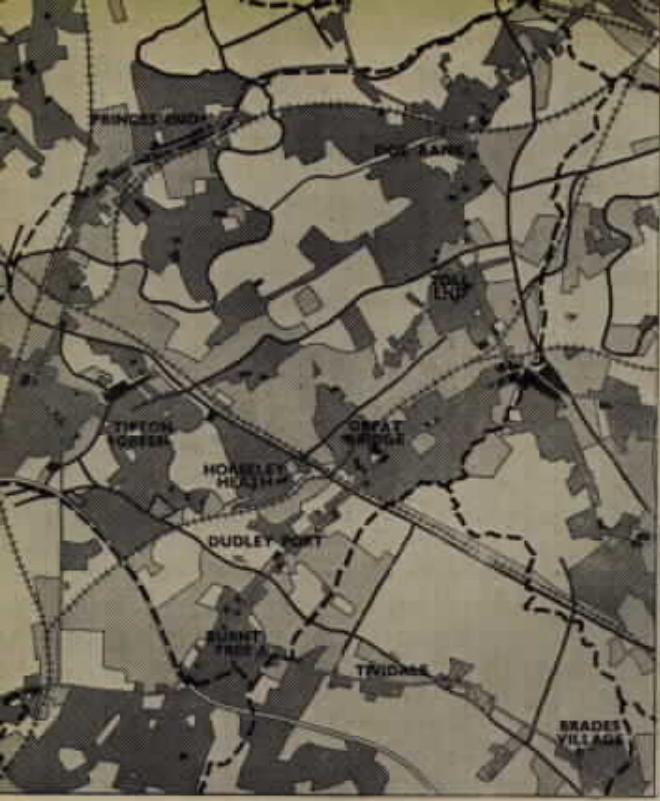


Fig. 12. - Veduta generale del villaggio nuragico di Serra Orrios (da uno schizzo dell'Autore).

Fig. 12. - Villaggio nuragico di Serra Orrios (Dorgali). Pianimetria generale (rilievo dell'Autore) — 1-2. Tempio
3-4-5. Piazzette con pozzo - 6. Vasca.





CONURBATION

Indagine su Birmingham
e sulla Black Country

di Domenico Andriello

Piccole città e villaggi sparsi uniti in una circoscrizione amministrativa. Sono indicate, oltre le linee di comunicazione, in nero le zone commerciali, in grigio medio le abitazioni, e in grigio chiaro le zone industriali. I confini amministrativi sono indicati con la linea a tratto.

Il West Midland Group on Post-War Reconstruction and Planning, formato da studiosi ed esperti inglesi delle varie branche interessate nell'opera di ricostruzione (geografica, industriale, edile, delle comunicazioni e trasporti, fondiaria, ecc.), ha presentato, nel corso del 1948, una dettagliata e conclusiva relazione concernente la sistemazione di Birmingham e di tutta la cosiddetta *Conurbation* della zona industriale connessa a questo importante centro, nota in Inghilterra sotto il nome di Black Country. Tale relazione non è destinata a rimanere senza reali conseguenze poiché, durante il tempo della sua stessa compilazione, è stato dato l'incarico dal Minister of Town and Country Planning a sir Patrick Abercrombie, a Mr. Herbert Jackson e ad un gruppo alla loro dipendenza di preparare il piano dettagliato per la sistemazione della zona.

La parola *Conurbation* (che non sapremmo rendere meglio nella nostra lingua che italicizzandola in *conurbamento*) fu coniata, come tante altre, dallo scozzese Patrick Geddes.

E ben nota la brillante carriera scientifica di questi che iniziando la sua disamina dei fenomeni sociali da biologo, spese la sua vita a sviluppare un'arte sociale basata sul positivismo delle conoscenze biologiche, psicologiche e sociologiche. Egli è il creatore e l'assezatore del nuovo ordine biotecnico, che contrappone alle epoche precedenti da lui definite rispettivamente *etecnica*, *paleotecnica* e *neotecnica* (1), mettendo in debita luce la importanza delle scienze sociali nello studio degli aggruppamenti umani; è colui che fa i primi passi verso il sistema regionale, includendo nel complesso del paesaggio urbanistico, la cornice geografica, i fattori climatici e metereologici, i processi economici e le tradizioni storiche.

La parte che egli ebbe sia direttamente, con le sue conferenze e le sue opere, sia, e non meno, indirettamente, con l'influenza che esercitò sulla formazione dei suoi discepoli vien testimoniata con nobili parole dal Mumford il quale nel suo trattato «The culture of cities» riconosce l'enorme debito intellettuale che egli, al pari di tutta la sua generazione, deve al grande Maestro. Infatti, per quanto nessuna delle sue opere possa considerarsi un vero e proprio testo scientifico organico, pure gli indirizzi, i metodi e molta della

terminologia di uso corrente tra i moderni urbanisti inglesi attingono in massima parte origine da lui.

La parola *Conurbation* (2) serve dunque a determinare quei gruppi, formatisi nel XIX secolo, di comunità interdipendenti con caratteristiche comuni e vincolate da legami economici e sociali, simili a giganteschi tessuti cellulari di quel grande organismo che è l'insediamento umano. Essa stette ad indicare un'area di sviluppo ininterrotto congiungente due o più centri urbani, ed è tuttora usata, non solo dagli urbanisti, ma anche dai geografi e dai cultori di scienze sociali per caratterizzare quei vasti agglomeramenti di nuclei più o meno importanti, circondati e connessi fra loro da zone di sviluppo edilizio che costituiscono l'ambiente fisico di circa il 50% della popolazione del Regno Unito.

Il più importante ed il più noto di questi aggruppamenti è quello denominato *the Black Country* che copre oltre 270 miglia quadrate (pari a circa 702 Km²). La sua nascita è ben nota; la sua estensione e la sua funzione furono determinate verso la fine del secolo XVIII ed il principio del XIX da quella Rivoluzione Industriale che qui ebbe la sua vera culla e le sue più notevoli manifestazioni.

Non a caso abbiamo precedentemente citato Lewis Mumford. Infatti, egli si è particolarmente interessato del soggetto che noi qui vogliamo esaminare, tanto che la sopra menzionata relazione inizia con una sua breve prefazione nella quale egli mette chiaramente a fuoco i problemi affrontati dal West Midland Group, problemi così ardui e complessi che, egli dice, si potrebbe spendere tutta una vita nell'investigarli senza tuttavia sviscerarli completamente.

In particolare egli fa rilevare i vari espedienti proposti per ovviare al fatto sorprendente, data la relativa prosperità della zona, che «il Conurbamento presenta una bassa percentuale di operai che rendono servizi denotanti un alto tenore di vita»; sostiene la necessità, affermata nella relazione, di procedere ad una organica riforma del sistema amministrativo della zona; ed infine si indigna, compiaciuto, sul miracolo operato nel risolvere il difficile problema del risanamento delle zone malsane e della sistemazione del paesaggio.

Tanto notevoli e degni di ammirazione — e, come egli dice, anche di invidia — gli saranno apparsi gli sforzi concordi del Group, quando egli li avrà paragonati nella sua mente ai naturali inconvenienti esposti nella sua genesi della conurbazione industriale che gli piacque intitolare «Scorcio di Coketown».

Il nuovo tipo di agglomerato urbano, chiamato *conurbation* da Patrick Geddes, non è né isolato né connesso ad un nucleo storico. Si estende in una massa di densità relativamente uguale per ventine e talvolta per centinaia di miglia quadrate. In questo ammasso urbano non vi sono veri centri; non vi sono istituzioni capaci di riunire i suoi membri in una attività cittadina. Rimangono solo i pezzi, i frammenti, i rottami sociali delle antiche istituzioni, simili ai depositi di un gran fiume dopo il ritirarsi dell'inondazione: terra di nessuno della vita sociale.

Queste nuove città non solo non sono state capaci per la massima parte a produrre arte, scienza o cultura, ma non sono riuscite, all'inizio, nemmeno ad importarle da centri più antichi.

Avviciniamoci — seguendo l'invito del Mumford — a queste zone ed esaminiamole con i nostri occhi, i nostri orecchi, il nostro naso, sentiamole attraverso la stessa nostra pelle. «La notte regna sulla città del carbone: il suo colore prevalente è scuro. Nubi di fumo nero esalano dalle fabbriche, dalle ferrovie, dagli impianti industriali. I sensi si ottundono; il gusto si uniforma all'ambiente che diventa grigio e senza luce. Capo, incolore, acre, maleodorante è questo nuovo ambiente».

Tutte queste caratteristiche, diminuendo l'efficienza degli abitanti richiederebbero un maggior compenso ed una cura particolare nei riguardi dell'igiene e della salute pubblica, compenso e cura che vengono del tatto trascurati nella sfrenata corsa al progresso meccanico ed al guadagno.

Considerando questa nuova superficie urbana, conclude il Mumford, risulta evidente che non vi sono precedenti nella storia di masse così enormi di persone costrette a vivere in ambienti così selvaggiamente degradanti. Solo alcune classi sociali, nella storia dell'antichità, avevano conosciuto un tale abbandono, ma mai finora l'umana decadenza era stata così diffusa,



CONURBATION

Indagine su Birmingham
e sulla Black Country

di Domenico Andriello

Piccole città e villaggi sparsi uniti in una circoscrizione amministrativa. Sono indicate, oltre le linee di comunicazione, in nero le zone commerciali, in grigio medio le abitazioni, e in grigio chiaro le zone industriali. I confini amministrativi sono indicati con la linea a tratto.

Il West Midland Group on Post-War Reconstruction and Planning, formato da studiosi ed esperti inglesi delle varie branche interessate nell'opera di ricostruzione (geografica, industriale, edile, delle comunicazioni e trasporti, fondiaria, ecc.), ha presentato, nel corso del 1948, una dettagliata e conclusiva relazione concernente la sistemazione di Birmingham e di tutta la cosiddetta *Conurbation* della zona industriale connessa a questo importante centro, nota in Inghilterra sotto il nome di Black Country. Tale relazione non è destinata a rimanere senza reali conseguenze poiché, durante il tempo della sua stessa compilazione, è stato dato l'incarico dal Minister of Town and Country Planning a sir Patrick Abercrombie, a Mr. Herbert Jackson e ad un gruppo alla loro dipendenza di preparare il piano dettagliato per la sistemazione della zona.

La parola *Conurbation* (che non sapremmo rendere meglio nella nostra lingua che italicizzandola in *conurbamento*) fu coniata, come tante altre, dallo scozzese Patrick Geddes.

E ben nota la brillante carriera scientifica di questi che iniziando la sua disamina dei fenomeni sociali da biologo, spese la sua vita a sviluppare un'arte sociale basata sul positivismo delle conoscenze biologiche, psicologiche e sociologiche. Egli è il creatore e l'assezatore del nuovo ordine biotecnico, che contrappone alle epoche precedenti da lui definite rispettivamente etotecnica, paleotecnica e neotecnica (1), mettendo in debita luce la importanza delle scienze sociali nello studio degli aggruppamenti umani; è colui che fa i primi passi verso il sistema regionale, includendo nel complesso del paesaggio urbanistico, la cornice geografica, i fattori climatici e metereologici, i processi economici e le tradizioni storiche.

La parte che egli ebbe sia direttamente, con le sue conferenze e le sue opere, sia, e non meno, indirettamente, con l'influenza che esercitò sulla formazione dei suoi discepoli vien testimoniata con nobili parole dal Mumford il quale nel suo trattato «The culture of cities» riconosce l'enorme debito intellettuale che egli, al pari di tutta la sua generazione, deve al grande Maestro. Infatti, per quanto nessuna delle sue opere possa considerarsi un vero e proprio testo scientifico organico, pure gli indirizzi, i metodi e molta della

terminologia di uso corrente tra i moderni urbanisti inglesi attingono in massima parte origine da lui.

La parola *Conurbation* (2) serve dunque a determinare quei gruppi, formatisi nel XIX secolo, di comunità interdipendenti con caratteristiche comuni e vincolate da legami economici e sociali, simili a giganteschi tessuti cellulari di quel grande organismo che è l'insediamento umano. Essa stette ad indicare un'area di sviluppo ininterrotto congiungente due o più centri urbani, ed è tuttora usata, non solo dagli urbanisti, ma anche dai geografi e dai cultori di scienze sociali per caratterizzare quei vasti agglomeramenti di nuclei più o meno importanti, circondati e connessi fra loro da zone di sviluppo edilizio che costituiscono l'ambiente fisico di circa il 50% della popolazione del Regno Unito.

Il più importante ed il più noto di questi aggruppamenti è quello denominato *the Black Country* che copre oltre 270 miglia quadrate (pari a circa 702 Km²). La sua nascita è ben nota; la sua estensione e la sua funzione furono determinate verso la fine del secolo XVIII ed il principio del XIX da quella Rivoluzione Industriale che qui ebbe la sua vera culla e le sue più notevoli manifestazioni.

Non a caso abbiamo precedentemente citato Lewis Mumford. Infatti, egli si è particolarmente interessato del soggetto che noi qui vogliamo esaminare, tanto che la sopra menzionata relazione inizia con una sua breve prefazione nella quale egli mette chiaramente a fuoco i problemi affrontati dal West Midland Group, problemi così ardui e complessi che, egli dice, si potrebbe spendere tutta una vita nell'investigarli senza tuttavia sviscerarli completamente.

In particolare egli fa rilevare i vari espedienti proposti per ovviare al fatto sorprendente, data la relativa prosperità della zona, che «il Conurbamento presenta una bassa percentuale di operai che rendono servizi denotanti un alto tenore di vita»; sostiene la necessità, affermata nella relazione, di procedere ad una organica riforma del sistema amministrativo della zona; ed infine si indigna, compiaciuto, sul miracolo operato nel risolvere il difficile problema del risanamento delle zone malsane e della sistemazione del paesaggio.

Tanto notevoli e degni di ammirazione — e, come egli dice, anche di invidia — gli saranno apparsi gli sforzi concordi del Group, quando egli li avrà paragonati nella sua mente ai naturali inconvenienti esposti nella sua genesi della conurbazione industriale che gli piacque intitolare «Scorcio di Coketown».

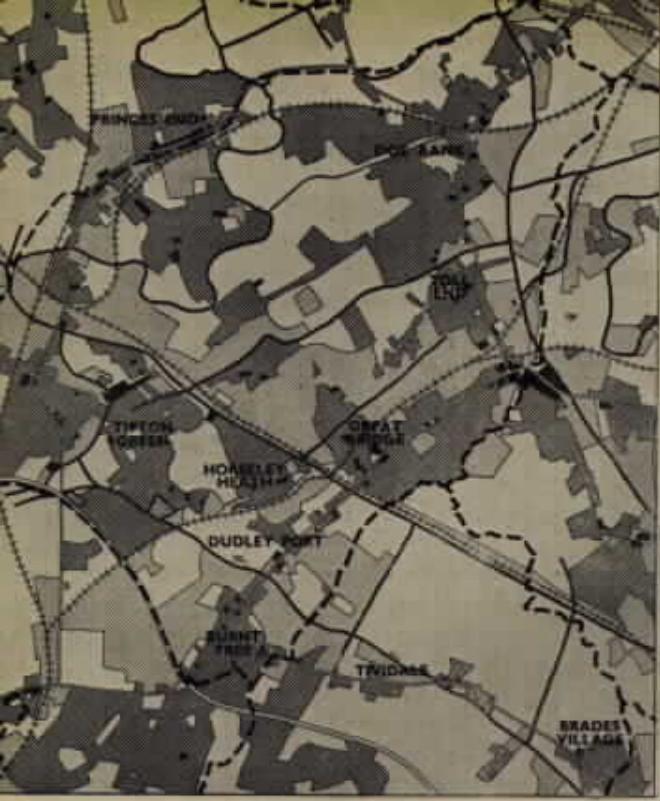
Il nuovo tipo di agglomerato urbano, chiamato *conurbation* da Patrick Geddes, non è né isolato né connesso ad un nucleo storico. Si estende in una massa di densità relativamente uguale per ventine e talvolta per centinaia di miglia quadrate. In questo ammasso urbano non vi sono veri centri; non vi sono istituzioni capaci di riunire i suoi membri in una attività cittadina. Rimangono solo i pezzi, i frammenti, i rottami sociali delle antiche istituzioni, simili ai depositi di un gran fiume dopo il ritirarsi dell'inondazione: terra di nessuno della vita sociale.

Queste nuove città non solo non sono state capaci per la massima parte a produrre arte, scienza o cultura, ma non sono riuscite, all'inizio, nemmeno ad importarle da centri più antichi.

Avviciniamoci — seguendo l'invito del Mumford — a queste zone ed esaminiamole con i nostri occhi, i nostri orecchi, il nostro naso, sentiamole attraverso la stessa nostra pelle. «La notte regna sulla città del carbone: il suo colore prevalente è scuro. Nubi di fumo nero esalano dalle fabbriche, dalle ferrovie, dagli impianti industriali. I sensi si ottundono; il gusto si uniforma all'ambiente che diventa grigio e senza luce. Capo, incolore, acre, maleodorante è questo nuovo ambiente».

Tutte queste caratteristiche, diminuendo l'efficienza degli abitanti richiederebbero un maggior compenso ed una cura particolare nei riguardi dell'igiene e della salute pubblica, compenso e cura che vengono del tatto trascurati nella sfrenata corsa al progresso meccanico ed al guadagno.

Considerando questa nuova superficie urbana, conclude il Mumford, risulta evidente che non vi sono precedenti nella storia di masse così enormi di persone costrette a vivere in ambienti così selvaggiamente degradanti. Solo alcune classi sociali, nella storia dell'antichità, avevano conosciuto un tale abbandono, ma mai finora l'umana decadenza era stata così diffusa,



CONURBATION

Indagine su Birmingham
e sulla Black Country

di Domenico Andriello

Piccole città e villaggi sparsi uniti in una circoscrizione amministrativa. Sono indicate, oltre le linee di comunicazione, in nero le zone commerciali, in grigio medio le abitazioni, e in grigio chiaro le zone industriali. I confini amministrativi sono indicati con la linea a tratto.

Il West Midland Group on Post-War Reconstruction and Planning, formato da studiosi ed esperti inglesi delle varie branche interessate nell'opera di ricostruzione (geografica, industriale, edile, delle comunicazioni e trasporti, fondiaria, ecc.), ha presentato, nel corso del 1948, una dettagliata e conclusiva relazione concernente la sistemazione di Birmingham e di tutta la cosiddetta *Conurbation* della zona industriale connessa a questo importante centro, nota in Inghilterra sotto il nome di Black Country. Tale relazione non è destinata a rimanere senza reali conseguenze poiché, durante il tempo della sua stessa compilazione, è stato dato l'incarico dal Minister of Town and Country Planning a sir Patrick Abercrombie, a Mr. Herbert Jackson e ad un gruppo alla loro dipendenza di preparare il piano dettagliato per la sistemazione della zona.

La parola *Conurbation* (che non sapremmo rendere meglio nella nostra lingua che italicizzandola in *conurbamento*) fu coniata, come tante altre, dallo scozzese Patrick Geddes.

E ben nota la brillante carriera scientifica di questi che iniziando la sua disamina dei fenomeni sociali da biologo, spese la sua vita a sviluppare un'arte sociale basata sul positivismo delle conoscenze biologiche, psicologiche e sociologiche. Egli è il creatore e l'assezatore del nuovo ordine biotecnico, che contrappone alle epoche precedenti da lui definite rispettivamente *etecnica*, *paleotecnica* e *neotecnica* (1), mettendo in debita luce la importanza delle scienze sociali nello studio degli aggruppamenti umani; è colui che fa i primi passi verso il sistema regionale, includendo nel complesso del paesaggio urbanistico, la cornice geografica, i fattori climatici e metereologici, i processi economici e le tradizioni storiche.

La parte che egli ebbe sia direttamente, con le sue conferenze e le sue opere, sia, e non meno, indirettamente, con l'influenza che esercitò sulla formazione dei suoi discepoli vien testimoniata con nobili parole dal Mumford il quale nel suo trattato «The culture of cities» riconosce l'enorme debito intellettuale che egli, al pari di tutta la sua generazione, deve al grande Maestro. Infatti, per quanto nessuna delle sue opere possa considerarsi un vero e proprio testo scientifico organico, pure gli indirizzi, i metodi e molta della

terminologia di uso corrente tra i moderni urbanisti inglesi attingono in massima parte origine da lui.

La parola *Conurbation* (2) serve dunque a determinare quei gruppi, formatisi nel XIX secolo, di comunità interdipendenti con caratteristiche comuni e vincolate da legami economici e sociali, simili a giganteschi tessuti cellulari di quel grande organismo che è l'insediamento umano. Essa stette ad indicare un'area di sviluppo ininterrotto congiungente due o più centri urbani, ed è tuttora usata, non solo dagli urbanisti, ma anche dai geografi e dai cultori di scienze sociali per caratterizzare quei vasti agglomeramenti di nuclei più o meno importanti, circondati e connessi fra loro da zone di sviluppo edilizio che costituiscono l'ambiente fisico di circa il 50% della popolazione del Regno Unito.

Il più importante ed il più noto di questi aggruppamenti è quello denominato *the Black Country* che copre oltre 270 miglia quadrate (pari a circa 702 Km²). La sua nascita è ben nota; la sua estensione e la sua funzione furono determinate verso la fine del secolo XVIII ed il principio del XIX da quella Rivoluzione Industriale che qui ebbe la sua vera culla e le sue più notevoli manifestazioni.

Non a caso abbiamo precedentemente citato Lewis Mumford. Infatti, egli si è particolarmente interessato del soggetto che noi qui vogliamo esaminare, tanto che la sopra menzionata relazione inizia con una sua breve prefazione nella quale egli mette chiaramente a fuoco i problemi affrontati dal West Midland Group, problemi così ardui e complessi che, egli dice, si potrebbe spendere tutta una vita nell'investigarli senza tuttavia sviscerarli completamente.

In particolare egli fa rilevare i vari espedienti proposti per ovviare al fatto sorprendente, data la relativa prosperità della zona, che «il Conurbamento presenta una bassa percentuale di operai che rendono servizi denotanti un alto tenore di vita»; sostiene la necessità, affermata nella relazione, di procedere ad una organica riforma del sistema amministrativo della zona; ed infine si indigna, compiaciuto, sul miracolo operato nel risolvere il difficile problema del risanamento delle zone malsane e della sistemazione del paesaggio.

Tanto notevoli e degni di ammirazione — e, come egli dice, anche di invidia — gli saranno apparsi gli sforzi concordi del Group, quando egli li avrà paragonati nella sua mente ai naturali inconvenienti esposti nella sua genesi della conurbazione industriale che gli piacque intitolare «Scorcio di Coketown».

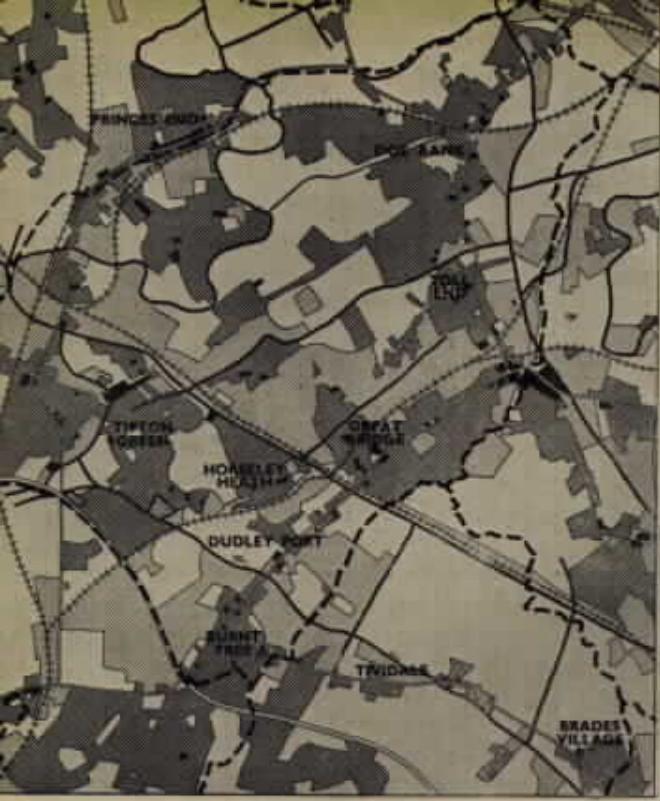
Il nuovo tipo di agglomerato urbano, chiamato *conurbation* da Patrick Geddes, non è né isolato né connesso ad un nucleo storico. Si estende in una massa di densità relativamente uguale per ventine e talvolta per centinaia di miglia quadrate. In questo ammasso urbano non vi sono veri centri; non vi sono istituzioni capaci di riunire i suoi membri in una attività cittadina. Rimangono solo i pezzi, i frammenti, i rottami sociali delle antiche istituzioni, simili ai depositi di un gran fiume dopo il ritirarsi dell'inondazione: terra di nessuno della vita sociale.

Queste nuove città non solo non sono state capaci per la massima parte a produrre arte, scienza o cultura, ma non sono riuscite, all'inizio, nemmeno ad importarle da centri più antichi.

Avviciniamoci — seguendo l'invito del Mumford — a queste zone ed esaminiamole con i nostri occhi, i nostri orecchi, il nostro naso, sentiamole attraverso la stessa nostra pelle. «La notte regna sulla città del carbone: il suo colore prevalente è scuro. Nubi di fumo nero esalano dalle fabbriche, dalle ferrovie, dagli impianti industriali. I sensi si ottundono; il gusto si uniforma all'ambiente che diventa grigio e senza luce. Capo, incolore, acre, maleodorante è questo nuovo ambiente».

Tutte queste caratteristiche, diminuendo l'efficienza degli abitanti richiederebbero un maggior compenso ed una cura particolare nei riguardi dell'igiene e della salute pubblica, compenso e cura che vengono del tatto trascurati nella sfrenata corsa al progresso meccanico ed al guadagno.

Considerando questa nuova superficie urbana, conclude il Mumford, risulta evidente che non vi sono precedenti nella storia di masse così enormi di persone costrette a vivere in ambienti così selvaggiamente degradanti. Solo alcune classi sociali, nella storia dell'antichità, avevano conosciuto un tale abbandono, ma mai finora l'umana decadenza era stata così diffusa,



CONURBATION

Indagine su Birmingham
e sulla Black Country

di Domenico Andriello

Piccole città e villaggi sparsi uniti in una circoscrizione amministrativa. Sono indicate, oltre le linee di comunicazione, in nero le zone commerciali, in grigio medio le abitazioni, e in grigio chiaro le zone industriali. I confini amministrativi sono indicati con la linea a tratto.

Il West Midland Group on Post-War Reconstruction and Planning, formato da studiosi ed esperti inglesi delle varie branche interessate nell'opera di ricostruzione (geografica, industriale, edile, delle comunicazioni e trasporti, fondata, ecc.), ha presentato, nel corso del 1948, una dettagliata e conclusiva relazione concernente la sistemazione di Birmingham e di tutta la cosiddetta *Conurbation* della zona industriale connessa a questo importante centro, nota in Inghilterra sotto il nome di Black Country. Tale relazione non è destinata a rimanere senza reali conseguenze poiché, durante il tempo della sua stessa compilazione, è stato dato l'incarico dal Minister of Town and Country Planning a sir Patrick Abercrombie, a Mr. Herbert Jackson e ad un gruppo alla loro dipendenza di preparare il piano dettagliato per la sistemazione della zona.

La parola *Conurbation* (che non sapremmo rendere meglio nella nostra lingua che italicizzandola in *conurbamento*) fu coniata, come tante altre, dallo scozzese Patrick Geddes.

E ben nota la brillante carriera scientifica di questi che iniziando la sua disamina dei fenomeni sociali da biologo, spese la sua vita a sviluppare un'arte sociale basata sul positivismo delle conoscenze biologiche, psicologiche e sociologiche. Egli è il creatore e l'assezatore del nuovo ordine biotecnico, che contrappone alle epoche precedenti da lui definite rispettivamente etotecnica, paleotecnica e neotecnica (1), mettendo in debita luce la importanza delle scienze sociali nello studio degli aggruppamenti umani; è colui che fa i primi passi verso il sistema regionale, includendo nel complesso del paesaggio urbanistico, la cornice geografica, i fattori climatici e metereologici, i processi economici e le tradizioni storiche.

La parte che egli ebbe sia direttamente, con le sue conferenze e le sue opere, sia, e non meno, indirettamente, con l'influenza che esercitò sulla formazione dei suoi discepoli vien testimoniata con nobili parole dal Mumford il quale nel suo trattato «The culture of cities» riconosce l'enorme debito intellettuale che egli, al pari di tutta la sua generazione, deve al grande Maestro. Infatti, per quanto nessuna delle sue opere possa considerarsi un vero e proprio testo scientifico organico, pure gli indirizzi, i metodi e molta della

terminologia di uso corrente tra i moderni urbanisti inglesi attingono in massima parte origine da lui.

La parola *Conurbation* (2) serve dunque a determinare quei gruppi, formatisi nel XIX secolo, di comunità interdipendenti con caratteristiche comuni e vincolate da legami economici e sociali, simili a giganteschi tessuti cellulari di quel grande organismo che è l'insediamento umano. Essa stette ad indicare un'area di sviluppo ininterrotto congiungente due o più centri urbani, ed è tuttora usata, non solo dagli urbanisti, ma anche dai geografi e dai cultori di scienze sociali per caratterizzare quei vasti agglomeramenti di nuclei più o meno importanti, circondati e connessi fra loro da zone di sviluppo edilizio che costituiscono l'ambiente fisico di circa il 50% della popolazione del Regno Unito.

Il più importante ed il più noto di questi aggruppamenti è quello denominato *the Black Country* che copre oltre 270 miglia quadrate (pari a circa 702 Km²). La sua nascita è ben nota; la sua estensione e la sua funzione furono determinate verso la fine del secolo XVIII ed il principio del XIX da quella Rivoluzione Industriale che qui ebbe la sua vera culla e le sue più notevoli manifestazioni.

Non a caso abbiamo precedentemente citato Lewis Mumford. Infatti, egli si è particolarmente interessato del soggetto che noi qui vogliamo esaminare, tanto che la sopra menzionata relazione inizia con una sua breve prefazione nella quale egli mette chiaramente a fuoco i problemi affrontati dal West Midland Group, problemi così ardui e complessi che, egli dice, si potrebbe spendere tutta una vita nell'investigarli senza tuttavia sviscerarli completamente.

In particolare egli fa rilevare i vari espedienti proposti per ovviare al fatto sorprendente, data la relativa prosperità della zona, che «il Conurbamento presenta una bassa percentuale di operai che rendono servizi denotanti un alto tenore di vita»; sostiene la necessità, affermata nella relazione, di procedere ad una organica riforma del sistema amministrativo della zona; ed infine si indigna, compiaciuto, sul miracolo operato nel risolvere il difficile problema del risanamento delle zone malsane e della sistemazione del paesaggio.

Tanto notevoli e degni di ammirazione — e, come egli dice, anche di invidia — gli saranno apparsi gli sforzi concordi del Group, quando egli li avrà paragonati nella sua mente ai naturali inconvenienti esposti nella sua genesi della conurbazione industriale che gli piacque intitolare «Scorcio di Coketown».

Il nuovo tipo di agglomerato urbano, chiamato *conurbation* da Patrick Geddes, non è né isolato né connesso ad un nucleo storico. Si estende in una massa di densità relativamente uguale per ventine e talvolta per centinaia di miglia quadrate. In questo ammasso urbano non vi sono veri centri; non vi sono istituzioni capaci di riunire i suoi membri in una attività cittadina. Rimangono solo i pezzi, i frammenti, i rottami sociali delle antiche istituzioni, simili ai depositi di un gran fiume dopo il ritirarsi dell'inondazione: terra di nessuno della vita sociale.

Queste nuove città non solo non sono state capaci per la massima parte a produrre arte, scienza o cultura, ma non sono riuscite, all'inizio, nemmeno ad importarle da centri più antichi.

Avviciniamoci — seguendo l'invito del Mumford — a queste zone ed esaminiamole con i nostri occhi, i nostri orecchi, il nostro naso, sentiamole attraverso la stessa nostra pelle. «La notte regna sulla città del carbone: il suo colore prevalente è scuro. Nubi di fumo nero esalano dalle fabbriche, dalle ferrovie, dagli impianti industriali. I sensi si ottundono; il gusto si uniforma all'ambiente che diventa grigio e senza luce. Capo, incolore, acre, maleodorante è questo nuovo ambiente».

Tutte queste caratteristiche, diminuendo l'efficienza degli abitanti richiederebbero un maggior compenso ed una cura particolare nei riguardi dell'igiene e della salute pubblica, compenso e cura che vengono del tatto trascurati nella sfrenata corsa al progresso meccanico ed al guadagno.

Considerando questa nuova superficie urbana, conclude il Mumford, risulta evidente che non vi sono precedenti nella storia di masse così enormi di persone costrette a vivere in ambienti così selvaggiamente degradanti. Solo alcune classi sociali, nella storia dell'antichità, avevano conosciuto un tale abbandono, ma mai finora l'umana decadenza era stata così diffusa,



Canale e ferrovia a Smetwick. I centri delle città industriali diventano complesse reti di rotaie e di vie d'acqua. Il terreno adiacente è coperto di fabbriche addensate una vicina all'altra. Attorno ed in mezzo vivono gli operai.



Sopra: Cave, trincee, catene di detriti e terrapieni hanno cambiato l'aspetto della campagna. Fabbriche e case sono sparse disordinatamente sul terreno pianeggiante nella valle e sulla sommità della collina.

Sotto: I piatti terrapieni di detriti (a destra) sono formati da rifiuti chimici. Fra essi e il crocicchio vi sono delle cave di marna, fuori uso ed allagate con (a sinistra) altre cave marnifere ancora in uso. In primo piano la strada Birmingham-Wolverhampton.



mai finora era stata così universalmente accettata come normale ed inevitabile. Verso il 1900 vi erano non meno di 36 zone consimili negli Stati Uniti e 33 in Germania.

Oggi, anche se le teorie sulla costruzione e sistemazione degli agglomerati urbani sono completamente cambiate, noi ci troviamo in pratica ancora di fronte a fatti concreti che testimoniano gli errori del passato: «paesaggi deturpati, distretti urbani disordinati, sacche malsane, estensioni depresse, miglia e miglia di quartieri standardizzati nelle zone marginali delle grandi città, fondentisi con i loro infelici sobborghi».

Come abbiamo già accennato, la *Conurbation* di Birmingham o della *Black Country*, comprendente non meno di 24 circoscrizioni amministrative (6 County Boroughs, 8 non County Boroughs e 10 urban Districts), quale caratteristico esempio di un particolare tipo di raggruppamento urbano, presenta in piena evidenza urgenti problemi accumulatisi per gli errori urbanistici di vari secoli. Gli ultimi anni del XVII secolo, tutto il XVIII e particolarmente il XIX secolo, videro il sorgere di strutture urbane a sfondo industriale, accozzate a caso ad altre e fra loro senza un piano di massima, anzi addirittura senza alcun piano. Tale è l'aspetto di tutta la zona.

È convinzione generale però che anche oggi i nuclei principali formatisi alle dipendenze di importanti centri industriali non possono essere spostati: essi rappresentano infatti i perni attorno a cui dovrà svolgersi la vita dell'intera zona.

Ma secondo i piamificatori, non v'è alcuna ragione che impedisca una sovrapposizione di nuovi criteri di ordine, di comodità, forse anche di bellezza a ciò che costituisce l'eredità del passato.

La *Conurbation*, la cui vitalità fu ancor più evidente durante la depressione economica britannica del 1930, compie funzioni essenziali per la vita economica del paese e pertanto, non solo non può essere trascurata, ma deve essere rimodellata in modo da poter rispondere alle nuove insorgenti necessità industriali. Il piano interesserebbe il rinnovamento della sede di due milioni di abitanti ed il collegamento delle unità urbane della regione fra loro e con il paese in generale.

Sarà bene, però, insistere, che la Relazione del West Midland Group non ha né l'organicità né la portata di un piano.

Come è giusto che si faccia in tema di fenomeni sociali, il Group prende le mosse dall'esame del primo fattore, l'elemento umano, e, sulla base di accurate statistiche riguardanti il naturale andamento ed il movimento della popolazione, afferma che «per evitare il pericolo di congestionalismo il Conurbamento dovrà avere la possibilità di aumentare solo secondo la ragione naturale dell'eccesso delle nascite sulle morti».

Si dovrà pertanto tendere a raggiungere l'equilibrio tra l'immigrazione e l'emigrazione.

Passando poi al secondo fattore, l'elemento spazio, e facendo notare, sempre sulla base di calcoli e di grafici, che meno del 45% dell'area è edificata ad uso industriale e che quindi vi è sufficiente disponibilità per effettuare uno sviluppo oculato e radicale senza causare eccessivo disturbo alla popolazione attuale, afferma che «i problemi urbanistici del Conurbamento possono e debbono essere risolti entro i limiti della presente area».

In seguito a queste due importanti premesse che determinano la sede e ne fissano grosso modo gli abitanti, gli studiosi britannici affrontano in pieno il problema urbanistico che, a quanto essi affermano, costituisce uno dei compiti più difficili nel quadro della sistemazione nazionale.

I principii basilari da stabilire riguardano gli schemi di sviluppo urbano ed il futuro uso della terra.

Esaminiamo in breve le conclusioni raggiunte. Cominciamo dagli agglomerati urbani.

Prima condizione perché tali unità abbiano vitalità sicura è, come si è già accennato, di

effettuare il loro sviluppo intorno a centri sociali ed industriali già esistenti. La loro estensione dovrà essere in relazione alle necessità della zona e dovrà inserirsi nel quadro generale della conurbazione. Si suggerisce a tal proposito di tracciare una linea di sviluppo limite intorno ad ogni agglomerato, non secondo una idea preconcetta di un teorico optimum di dimensioni, ma su basi realistiche. I centri congestionati dei nuclei già esistenti dovranno essere rimaneggiati in modo da effettuare un razionale diradamento e lasciare spazio per gli edifici di carattere commerciale, sociale e culturale.

Il primo problema da affrontare e risolvere nei vecchi centri è il diradamento delle zone malsane centrali, per porre un argine alla tendenza centrifuga della popolazione ed il primo fattore da porre in efficienza è il fattore abitazione.

In cifre, il bilancio delle necessità di alloggi di tutta il Conurbamento è il seguente:

128.000 abitazioni per sistemare nuove famiglie e sostituire quelle danneggiate dalla guerra;

25.000 abitazioni per sostituirne altrettante malsane da demolire.

In totale il programma di risanamento include la ricostruzione di circa 1/3 delle case del Conurbamento.

La questione del fumo e delle esalazioni nocive, tanto urgente in questa zona dove il carbone è così generalmente ed abbondantemente usato per scopi vari, deve essere risolta nel migliore dei modi, incrementando l'uso di impianti efficienti sia domestici che industriali; estendendo l'impiego del gas e dell'elettricità; perfezionando i metodi per l'estrazione e la preparazione del carbone nelle miniere; installando impianti per il raffinamento del gas.

Secondo i moderni criteri urbanistici si dovrà indi procedere alla creazione di spazi verdi e di zone di svago che in taluni di questi centri mancano del tutto. Si raccomanda la creazione di una cornice di verde con terreno libero intorno alle zone urbane nel quale sia vietata ogni costruzione che non sia destinata a scopi agricoli o di ricreazione.

È evidente la necessità di impiantare subito la rete di verde per localizzare le zone da sviluppare e quelle aperte.

Oggetto di particolare studio è la terra che è o dovrà essere destinata a scopo agricolo e specialmente quella attualmente occupata da un indesiderabile sviluppo edilizio.

Altri due problemi di grande importanza sono: la più opportuna ubicazione e lo sviluppo delle industrie e l'organizzazione dei trasporti.

Le conclusioni raggiunte nei riguardi dello sviluppo industriale tendono ad ottenere stabilità di impiego e miglioramento del tenore di vita degli abitanti dei Conurbamenti e perfetta inclusione della zona nel quadro della vita nazionale.

A questo duplice scopo vengono suggerite principalmente le seguenti misure: ridistribuzione e diversificazione delle industrie in zone specializzate e sostituzione di quelle in decadimento con nuove branche in attuale sviluppo; preservazione della diversità di occupazione dei vari elementi della popolazione ed incremento dell'istruzione e del tirocinio tecnico; revisione della mano d'opera al lume dei moderni metodi produttivi; assistenza alle piccole fabbriche ed alle industrie sorgenti; occlusa proibizione dell'introduzione di nuove industrie non collegate comunque a quelle preesistenti.

A queste misure di carattere generale devono affiancarsi provvedimenti particolari riguardanti ad esempio: la segregazione delle industrie nocive o comunque rumorose, la demolizione di quegli impianti in cui le condizioni di lavoro vengano considerate non salubri dal punto di vista illuminazione, ventilazione, spazio, requisiti sanitari e struttura generale; controllo delle fabbriche esistenti e di quelle in costruzione mediante approvazione delle autorità locali, ecc.

I trasporti vengono riorganizzati e potenziati per servire meglio l'efficienza industriale della zona.

Ma affinché l'opera di rifacimento possa effettuarsi nel modo migliore è assolutamente necessario modificare e riorganizzare di pari passo l'attuale struttura amministrativa locale per un più sano controllo amministrativo ed urbanistico.

Il governo locale del Conurbamento — inizia il capitolo che tratta in particolare di questo soggetto — riflette tre fattori che sono caratteristici della presente struttura del governo locale in Inghilterra. Vi è prima di tutto una sopravvivenza delle forme che si svilupparono nel Medio Evo e che rimasero nelle linee generali fino al XIX secolo. Vi è la parte formatasi nel XIX secolo con la suddivisione di tutto il paese in zone urbane e zone rurali per l'esercizio di determinati servizi pubblici. Vi è infine quella risultante dalla legislazione sociale degli ultimi 60 anni ed esplosa in un enorme aumento dei poteri, doveri e responsabilità delle amministrazioni locali.

La diversità di grandezza, importanza e funzione dei territori di governo locale così costituiti e la loro relativa autonomia formano notevolissimi ostacoli ad un'efficiente amministrazione e, conseguentemente, ad una efficiente pianificazione.

È evidente, per esempio, che per alcune funzioni amministrative locali, le esistenti divisioni sono illogiche. Per esempio il servizio di scolo e fognatura è determinato da fattori geologici e non può accordarsi con i confini amministrativi esistenti per l'espletamento, tanto per dire, del servizio di polizia locale. D'altra parte è ormai acquisito che aree che presentano un'unità dal punto di vista geografico, sociale, economico o storico non dovrebbero essere artificialmente divise a scopo amministrativo o di esercizio dei servizi pubblici. Le dette divisioni dovrebbero coincidere, per quanto è possibile, con comunità naturali e con la sfera del loro lavoro e dei loro interessi.

Uno degli inconvenienti più notevoli è poi stato originato dalla crescente ingerenza del governo centrale nell'amministrazione locale. Tale inconveniente consiste nell'isolamento formale di ogni amministrazione dalle altre vicine. Non v'è un'organizzazione permanente per cui le questioni riguardanti un'area estesa (ad esempio la Black Country) possano essere sottoposte ad un'istituzione con potere esecutivo, o sia pure consultivo, rappresentante tutta l'area.

Attualmente le questioni di questo genere possono essere risolte in tre modi:

- 1) dall'autorità locale nella propria area e secondo i propri interessi e punti di vista della situazione;
- 2) con l'intervento del governo centrale;
- 3) con la cooperazione volontaria delle amministrazioni locali costituite in comitati consultivi ed esecutivi.

Nella zona dell'Greater London, ad esempio, è stato il Ministero della Town Country Planning che si è assunto poteri speciali per assicurare l'adesione delle autorità locali al piano di ricostruzione. In altre zone sono state le amministrazioni locali a costituirsi volontariamente in comitati, come nel nostro Conurbamento in cui 23 delle 24 amministrazioni locali si sono unite in 6 Comitati Urbanistici Esecutivi per le questioni riguardanti la zona.

Stando così le cose l'unico rimedio veramente efficace per eliminare le attuali complicazioni amministrative sarebbe la creazione di un numero più ristretto di autorità locali con un più ampio raggio di azione. Un tale mutamento fa parte delle presenti tendenze. Infatti una legge inglese del 1929 sulle Amministrazioni Locali prescrive la revisione decennale della estensione di queste ultime da parte della Boundary Commission (Commissione dei confini) alla quale, nel 1945, fu inoltre conferita l'autorizzazione di effettuare quei mutamenti nella loro costituzione e nei loro confini tali da assicurare delle unità di amministrazione



Dall'alto in basso:

Prima e seconda fotografia: Racordi, canali e strade formano intrecci disordinati attorno ai quali sono situate fabbriche e case. Rimane ancora una grande estensione di terreno da utilizzare.

Terza fotografia: Tipica zona abbandonata al margine del conurbamento. L'alta proporzione di terreno lasciato inutilizzato mostra la necessità di una pianificazione accurata.

Quarta fotografia: Un'aspetto della campagna rimasta intatta nella Black Country.



A sinistra: Trasformazione nel e attorno al conurbamento. Le superfici nere rappresentano l'area urbana occupata. In bianco, le aree libere, le aree abbandonate e quelle non ancora trasformate.

A destra: Ritrasformazione del conurbamento mediante la ricomposizione delle aree verdi. In nero lo sviluppo urbano e in colore le zone verdi.

governativa locale pienamente efficienti, sia dal punto di vista individuale che da quello collettivo. Inoltre una relazione sulla estensione e le funzioni delle unità governative locali pubblicata nel 1944 da un apposito Comitato raccomandava che amministrazioni locali del tipo *Distretti Urbani* o *Distretti rurali* con una popolazione di meno di 70.000 abitanti cessassero, tranne in casi particolari, di operare come autorità locali.

La detta revisione fu oggetto di proposte varie e fece persino parte del programma del Partito Laburista.

Dopo quanto si è detto era evidente che la complessa situazione del Conurbamento quale si presentò al West Midland Group richiedesse, come prima misura, la raccomandazione della creazione di 4 o 5 grandi Autorità comprendenti almeno tutta la zona edificata. I vantaggi ne sono chiari: maggiore latitudine finanziaria di progettazione; migliore effettuazione di servizi pubblici su larga scala; eliminazione di talune anomalie di estensioni e di confine e diminuzione delle conseguenti difficoltà; maggiore facilità negli accordi e nell'esecuzione di una pianificazione generale.

Allo stato attuale delle cose sembra più che probabile che la proposta sarà presa in considerazione e che si procederà ad una equilibrata fusione delle zone amministrative congiunte dopo oculata discussione e su basi di equilibrio.

E infatti da prendere in considerazione anche il rovescio della medaglia, e cioè il fatto che la grande unità tende a diventare « impersonale, più remota ed autoritaria esprimendo meno in tal modo i desideri e le attitudini degli abitanti della zona» mentre invece la piccola unità « incoraggia e preserva il senso di vicinato e di patriottismo locale (spirto di campanile), patrimonio civico di importanza notevole nei riguardi del modo di vivere e della stabilità psicologica dei cittadini». Se tale pericolo non esiste per agglomerati ben definiti anche se grandi che rivelano le caratteristiche delle comunità organiche ben più chiaramente di agglomerati minori, è ben certo che taluni centri, diventando sobborghi di centri maggiori, possono perdere individualità e coesione sociale. Mentre la fusione amministrativa potrebbe essere benefica, la fusione fisica di aree urbane esistenti mediante un risviluppo potrebbe dunque essere disastrosa.

Sarà perciò opportuno conservare gli aggregamenti sociali esistenti come nuclei di unità di vicinato, e tener conto dei confini naturali e geografici.

La Black Country non sarà più così quella massa amorfa — « creata dall'insieme degli sforzi di mille individualità contrastanti che non conoscevano altra legge che la propria volontà » — di cui si lamentava il Muirford, ma si scinderà automaticamente in singole entità che emergeranno separatamente, campeggianti nella cornice verde.

I vari agglomerati saranno raggruppati a scopo amministrativo in unità abbastanza estese (del tipo, per dirla con il Group, County Borough o Province) e separatamente saranno fisicamente sviluppati come distinte unità di vicinato, ognuna con la propria nota di autonomia e divisa dalle altre da un tratto di spazio aperto.

In tal modo le autorità urbanistiche locali potranno lavorare distintamente inserendosi nel quadro del piano generale con piena conoscenza del lavoro e dei fini delle autorità vicine.

Questo è il quadro che il Group ha inteso disegnare con le proprie raccomandazioni: i numeri e le cifre hanno importanza nel caso specifico.

Da tutto lo sviluppo della Relazione spira quel senso di oculata, saggia, equilibrata applicazione dei principi teorici moderni, senza alcun virtuosismo innovatore od audace originalità, quali si convengono agli interpreti del pensiero urbanistico di un popolo la cui coscienza pianificatrice è completa e matura.

Rimandiamo alla lettura del pregevolissimo volume (3) (ben 288 pagine) chi abbia curiosità di approfondire il problema con i riferimenti pratici (statistiche, diagrammi, mappe, foto, incisioni). A noi è parso utile riassumere ed esporre l'andamento logico del ragionamento fatto dai compilatori della Relazione e le loro raccomandazioni e suggerimenti, specialmente se questi suggerimenti potranno essere intesi ed applicati un giorno nella revisione e sistematizzazione dei conurbamenti a carattere industriale, commerciale od agricolo che pur non mancano negli intorni di alcune nostre grandi città.

Domenico Andriello

(1) I precedenti termini usati da Patrick Geddes oltre un secolo fa, usati comunemente per indicare determinati periodi della moderna età della tecnica, sono ripresi e commentati dal Mumford che ne fa oggetto di un particolare glossario. Riferiremo il concetto delle sue definizioni usando spesso le stesse parole:

modernistica: si riferisce agli albori della tecnica moderna — economia fondata sull'impiego del vapore, dell'acqua e del legno come forza, e del legno come principale materiale da costruzione — predominante nell'Europa Occidentale dal X al XVIII secolo;

industriale: si riferisce all'economia del carbone e del ferro — comincia nel XVIII secolo, sostituendo il complesso celtico e diventa predominante tra il 1850 ed il 1890;

neotecnico: si riferisce alla nuova economia basata sull'uso dell'elettricità e dei metalli leggeri.

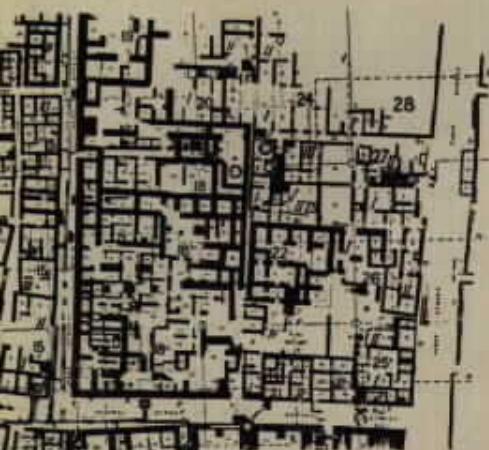
Attualmente il complesso *moderno* è in uno stadio di sopravvivenza, il *postmoderno* in uno stadio recessivo, il *neotecnico* in uno stadio predominante;

biotecnico: si riferisce ad un'economia in formazione, che va separandosi dal complesso *moderno*, puramente meccanico, e tende ad una forma di civiltà in cui le scienze biologiche vengono liberamente applicate alla tecnologia, in cui la stessa tecnologia sia orientata verso la cultura della vita. Nell'ordine biotecnico diventano predominanti le arti biologiche e sociali: l'agricoltura, la medicina, la cultura pretendo predominio sull'ingegneria.

(2) Cerchiamo di tradurre il più fedelmente possibile il complicato e personale inglese del Geddes, generalmente riconosciuto come uno dei più gravi autori alla tempestiva divulgazione delle opere di questo studio, per offrire a chi ci legge il processo della creazione della paura in esame:

« Per mettere a fuoco questi sviluppi e meglio questi trasformazioni delle tradizionali programmi di città e campagna a cui siamo stati avvezzi, e per definirli più esattamente, dobbiamo analizzare il nostro «monoburgo»: poiché ogni nuova idea per la quale non disponiamo ancora di un termine appropriato dovrà averne uno. È necessario un nome per questi agglomerati. Non possiamo chiamarli costellazioni: «agglomerazioni», o, purtroppo, un termine più fedelmente espresso dello stato attuale, ma potrebbe suonare spregiudicato. Proponiamo comunque potrebbe esser questo il simbolo adatto per esprimere questa nuova forma di raggruppamento di popolazione che questi innanzitutto va sviluppando nuove forme di raggruppamenti sociali, di governo e di amministrazione. (Geddes - The Population Map and Concentrations).

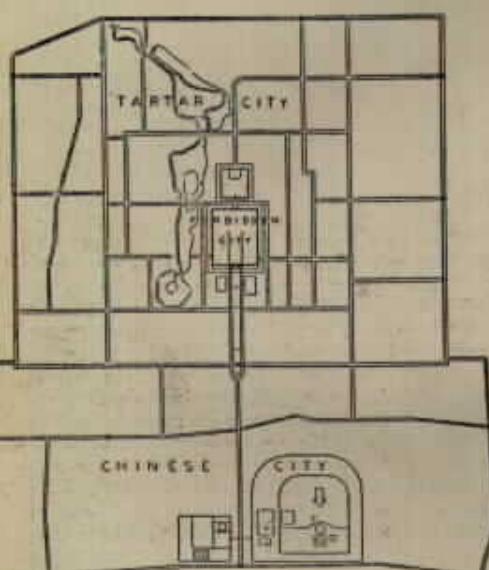
(3) *Conurbation - A planning survey of Birmingham and the Black Country by the West Midland Group (The Architectural Press 9-12 Queen Anne's Gate, London S. W. 1) 1948.*



Mohenjo-Daro città della Valle dell'Indo che risale al IV e III millennio a. C.

Il positivismo illuminato di Henry S. Churchill

di Bruno Zevi



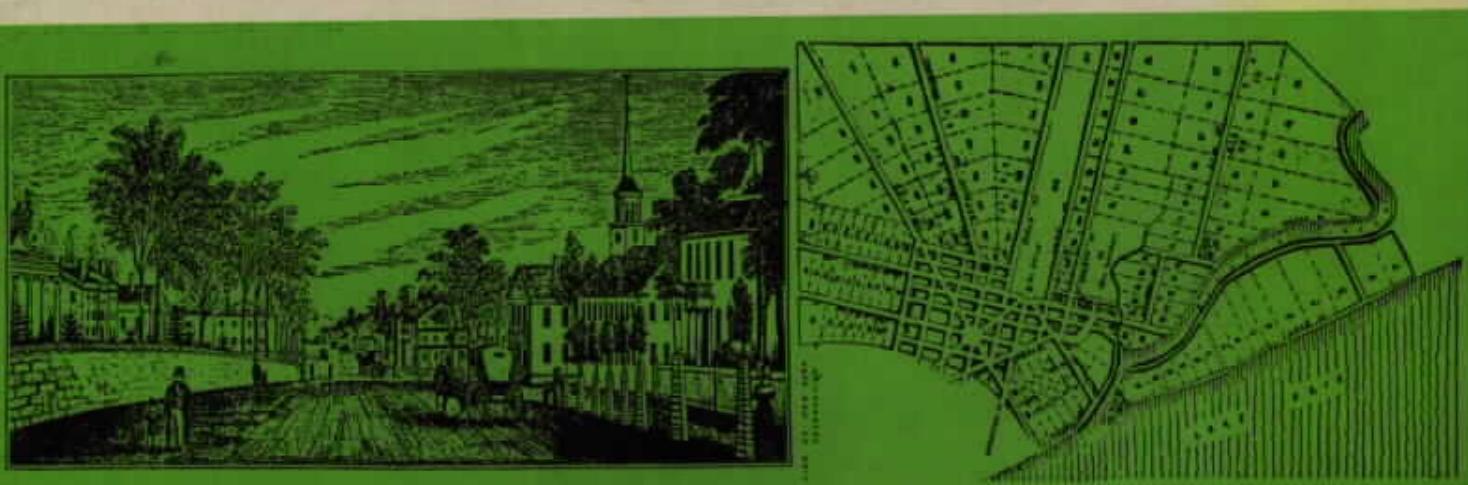
Sopra: Schema della pianta generale di Pechino.

Tra i numerosi volumi apparsi in America durante e dopo l'ultima guerra, quello di Churchill, *The City is the People* (Reynal & Hitchcock, New York, 1945), merita speciale attenzione per la sua impostazione culturale e per il sapiente equilibrio dei vari argomenti discussi. È un volumetto leggero, 186 pagine comprese le illustrazioni, che si distanzia sia dai manuali storici che da quelli tecnici: storizza la tecnica e tecnicizza la storia nell'ambito di un proposito propagandistico perfettamente raggiunto.

È qualcosa di più di un libello sull'urbanistica e qualcosa di meno di un trattato: è un libro dedicato a un vasto pubblico, vivace nello stile e nell'argomentazione, utile per i dati che fornisce pur senza ostentare troppa erudizione.

Si articola in sei capitoli: 1) Antecedenti; 2) Precedenti; 3) Impostazione; 4) Problemi; 5) Tentativi; 6) Tendenze; e varrà la pena di riassumere il pensiero di Churchill seguendo lo schema del libro.

della pianificazione deriva dal bisogno di un controllo sociale sull'uso della terra, e ciò è visibile sin dai più antichi organismi urbani dei quali l'autore analizza con particolare attenzione Mohenjo-daro, nella valle degli Indù. « Il tempo non cambia la città se non superficialmente e nemmeno le catastrofi sembrano apportare variazioni sensibili... È la rivoluzione che trasforma i luoghi ove gli uomini vivono: non la rivoluzione politica ma quella economica e tecnica... ». È interessante osservare che dal 3000 a. C. alla fine del XVII secolo nessun miglioramento tecnico degno di considerazione si è espresso nella pianificazione urbana. Fino al principio del XIX secolo, i cambiamenti rivoluzionari sono stati solo due: il primo è costituito dall'invenzione della polvere da sparo che fa crollare le mura di cinta delle città; il secondo è dato dal passaggio dal feudalesimo alla civiltà mercantile, dal rituale della Chiesa al rituale della Corte, dal cielo alla terra. La terza rivoluzione è quella che stiamo affrontando: deriva dal-



Sopra a sinistra: Veduta di Worcester, Mass. nel 1829.

Sopra a destra: Il progetto di Ellicott per Buffalo.

Un'impronta positivistica si appalesa sin dal primo capitolo dedicato a un veloce riassunto storico dell'urbanistica. « Più le cose cambiano, più rimangono le stesse. Le forze che cambiano il mondo sono infinite, le aspirazioni umane rimangono le stesse ». E subito dopo, analizzando i più antichi documenti urbanistici, afferma: « Il commercio e gli scambi hanno formato le città. Il problema

l'automobile e dall'aeroplano ». Segue un rapido esercizio sulle città antiche. Per le città europee, l'autore ripete nozioni note. Originale è invece l'analisi delle città cinesi e particolarmente di Pechino pianificata nel XIII secolo: il tracciato secondo super-blocchi e il delicato intreccio della città tartara sono considerati dall'autore i capolavori della nostra eredità urbanistica.

A parte l'impostazione filosofica, che non è qui il luogo di discutere, una sola osservazione si può fare sul primo capitolo: manca la trattazione dell'urbanistica regionale. L'autore prende in esame le città greche, quelle egiziane, quelle medioevali, quelle cinesi, i centri del rinascimento, gli agglomerati vittoriani con intelligente spirito storico, ma non dice come sono sorti questi centri, non approfondisce il loro rapporto economico e topografico. Il confronto tra le città europee e quelle orientali perde perciò la sua più importante caratterizzazione: il fenomeno genetico delle città non è nemmeno toccato e quindi la sostanziale differenza tra culture urbanizzate e culture non urbanizzate non è messa in rilievo.

Il secondo capitolo riguarda la storia urbanistica americana. Le città antiche del resto del mondo sono recinte da mura, con pochissime eccezioni quale le città della Valle degli Indi; quelle americane non esigono difese. Nessuna città americana ha perciò caratteri medioevali, malgrado che New Amsterdam e Charleston decalessero i prototipi europei costruendo inizialmente bastioni. Ma anche in questi casi la «Wall Street» divenne presto soltanto un nome. La tipologia delle città americane può dividersi in tre categorie:

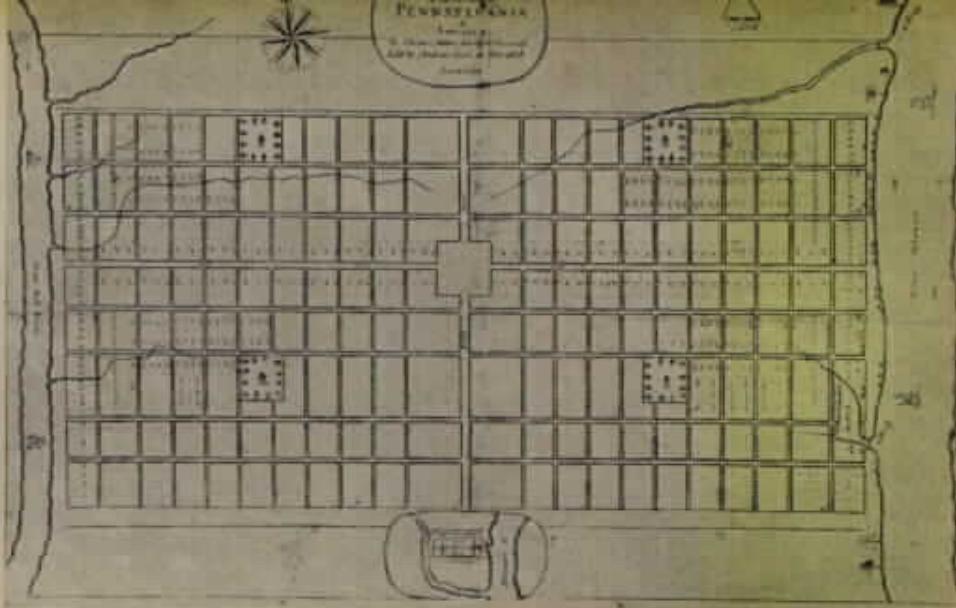
— le città del Nord che, ad eccezione dei centri costieri, sorgono in estensioni agricole. Tra le piccole città di collina, Churchill analizza Litchfield, Ct., fondata nel 1720, Worcester, Mass., Springfield, Mass., che formano una splendida triade dell'urbanistica coloniale, organizzata democraticamente e incentrata sull'edificio pubblico, il Town Meeting Hall, e sulla chiesa.

— le città del Sud, espressive dell'aristocratica psicologia degli agrari delle piantagioni. Williamsburg rappresenta l'acme dell'urbanistica meridionale con la monumentalità dell'asse Campidoglio-Collegio di William e Mary intersecato dal piccolo asse secondario che parte dal Palazzo del Governatore.

Vi sono eccezioni che esorbitano dai due schemi. Le colonie centrali mostrano una scarsa intelligenza urbanistica: le loro piazze sono talora ampie e piacevoli ma non coordinate rispetto a fuochi come quelle del New England. Manca a Albany o a Poughkeepsie quel senso di unità civica che riluce a Hartford, a Burlington, Vt., a Pomfret, Ct., a Hanover, N.H. o a Manchester, Vt.

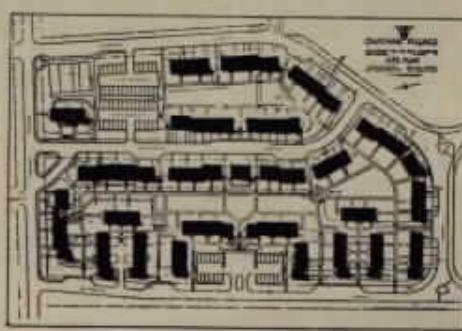
La storia di Washington, D.C. è riassunta in poche pagine di grande interesse. Il piano di Major L'Enfant è del tutto estraneo agli Stati Uniti. Nata in una zona paludosa e malarica per ragioni politiche e speculative, Washington, per oltre un secolo fu un ammasso di case gettate nel fango tra strade non pavimentate. L'idea di L'Enfant era di porre il Campidoglio al centro dello sviluppo urbano, ma la speculazione sconfisse tale piano e solo recentemente i quadranti della città sono stati riempiti. Washington ignora la topografia; è una città artificiale che riflette la sua eclettica genesi. In tutto il suo sviluppo, dietro la fantasia iniziale di L'Enfant, trovi la mano «pratica» di Ellicott. Conseguentemente, l'impostazione stessa è tradita: la Mall è una parodia dei Campi Elysi, il Campidoglio non costituisce un fuoco, gli edifici principali stanno lì, monumentalmente, indipendenti dalla tessitura visiva. Nemmeno le rigide simmetrie e gli interventi di Mc Kim riuscirono a rendere omogenea la città. Quel che è peggio, questa sontuosa capitale mantiene i tuguri, zone derelitte che una legislazione continuamente ostacolata dalla speculazione edilizia non ha eliminato.

Detroit e Buffalo ebbero piani impostati sulle teorie di L'Enfant, ma essi non furono fortunatamente realizzati. I piani di New York del 1811 seguono lo schema di Philadelphia, consacra lo scacchiere. È una città piatta e sporca, criticata fin dal 1830 dall'*American Journal of Science and Art* che pontificava:

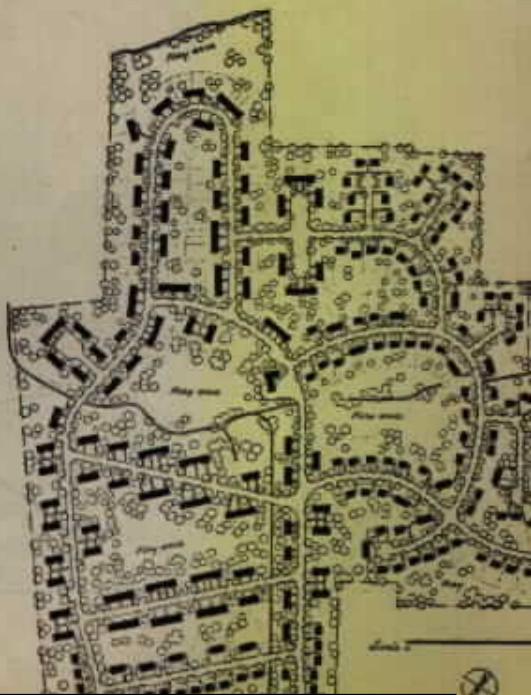


Sopra: Progetto per Philadelphia di Holme (1683).

Sotto: La strada principale di Mohenjo-daro. Veduta di una parte degli scavi.



Sopra: Henry e Clarence S. Stein: pianimetria del Chatham Village, presso Pittsburg, Pa.



Al centro: Henry Churchhill: pianimetria dell'Aqueduct and Clifton, N. J.

Letteratura urbanistica (segue)

« Non vi è sistema migliore e più economico di spazzare le strade di quello fornito da un temporale. Ma tale pulizia è impossibile in una città piatta ».

Per ciò che riguarda le città sorte durante il periodo industriale, Churchill ribadisce la condanna usuale. Città disordinate, frutto di uno smodato desiderio di ricchezza, di anarchica espansione, di frenetica velocità; città insensate e tristi che il compenso psicologico dell'automobile ha reso ancor più squalide e talora ha perfino abbandonate al disastro.

Due avvenimenti tentano di opporsi alla decaduta urbanistica: la « White City » dell'Esposizione di Chicago del 1893, colossale involuzione architettonica se si considera la Scuola di Sullivan, ma spinta a un ordine urbanistico sia pur gelidamente neoclassico; il movimento delle città-giardino di Howard e in generale le utopie del XIX secolo. Sin dal 1825 Robert Owen aveva fondato New Harmony, Ind., su basi cooperativistiche e con ideologie socialiste. Industriale e idealista, Owen era giunto in America per esperimentare il socialismo; nel luogo dove fonderà New Harmony aveva trovato una setta di culti noti col nome di Rappites; li cacciò in Pennsylvania dove naturalmente si estinsero e creò la nuova città. Economicamente essa fu un fallimento, ma continuò per molti anni, sotto la direzione del figlio, Robert Dale Owen, a prosperare come una comunità socialmente progredita, e tuttora esiste. Nel 1851 nacque l'Associazione per le Case Industriali che si propone di costruire case in cooperativa nei sobborghi di New York, ma anch'essa fallisse. La vera influenza innovatrice fu costituita dall'arrivo in America di Raymond Unwin che visse e operò molti anni negli Stati Uniti. Nel 1916 passa la prima legge generale sul controllo dell'uso della terra: la « Building Zone Resolutions » di New York, provocata dalla costruzione dell'Equitable Building di trentotto piani e dalla conseguente protesta dei proprietari dei terreni adiacenti. Nel 1927, 176 città con una popolazione complessiva di 25 milioni di abitanti erano state ripianificate, 525 città avevano adottato leggi di zonizzazione, 390 città avevano nominato commissioni urbanistiche.

Ancor più importante, 35 nuove città, città-giardino, sobborghi o città satelliti erano state fondate. La loro analisi costituisce l'argomento del capitolo intitolato *Approach*.

Kingsport, Tenn., comunità industriale pianificata essenzialmente con criteri di business;

Finis.



Longview, Wash., di simili caratteristiche; Hopedale, Mass. e Chicopee, Ga., comunità paternalistiche amministrate da privati; Radburn, N.J., una completa città giardino di Henry Wright e Clarence S. Stein, che è considerata il primo importante atto della moderna urbanistica americana; le opere di Henry Wright, e specialmente Sunnyside e Chatham Village presso Pittsburgh; le città satelliti tra cui può annoverarsi Norris, una comunità delle T.V.A. pianificata da Tracy Augur; Greenbelt, Md., Greenhills, Ohio, Greendale nel Wisconsin che rappresentano l'acme della parabola delle città-satelliti; i centri finanziati dal Mutual Home Ownership su principi cooperativistici, i nuovi piani per le grandi città - queste le fasi del rinnovamento urbanistico che l'autore considera positive e che analizza brevemente.

Problemi: 1) aumento di popolazione: 150 anni fa la popolazione del Regno Unito era di 16.200.000 abitanti, Londra aveva 959.000 abitanti, Parigi 553.000, New York 60.000. Nel 1942 la popolazione del Regno Unito aveva raggiunto i 47.889.000 abitanti; Greater London 8.200.000; Parigi 4.900.000, New York City 7.445.000; 2) industrie e loro dislocamento rispetto ai centri di abitazione e ai criteri moderni di decentramento; 3) costi di costruzione delle città e costi di manutenzione. Che tali problemi siano pressanti lo dimostra il declino della popolazione urbana: nel 1900 la proporzione era 60% rurale e 40% urbana e nel 1940 il rapporto si era invertito in 43,5% rurale e 56,5% urbana, ma se consideriamo le grandi città troviamo, per esempio, che a New York le famiglie con bambini lasciano la metropoli. Nel 1936 la popolazione scolastica di New York City era di 1.127.361 allievi divisi in 716.957 di scuole elementari, 126.498 di scuole medie inferiori, 285.906 di scuole medie superiori; nel 1943 tale popolazione si è ridotta a 912.940 allievi (con una perdita perciò di 214.421 unità in sette anni) divisi in 525.136 di scuole elementari, 144.895 di scuole medie inferiori, 144.895 di scuole medie superiori. Sul piano nazionale, gli ultimi dieci anni hanno testimoniatò un declino del 12,5% della popolazione di età inferiore a 15 anni in 1.077 città di 10.000 o più abitanti. La popolazione tra i 55 e 70 anni di età è aumentata invece del 36,5%. Per le 92 città che hanno 100.000 o più abitanti, le cifre sono le seguenti:

abitanti sotto i cinque anni: — 14,9%
abitanti tra i 5 e i 9 anni: — 20,9%
abitanti tra i 10 e i 14 anni: — 4,6%
abitanti tra i 55 e i 59 anni: + 32,5%
abitanti tra i 60 e i 64 anni: + 31,4%
abitanti tra i 65 e i 69 anni: + 53,1%

La popolazione totale degli Stati Uniti, è aumentata del 4,5 %.

Gli ultimi due capitoli del libro formano una rassegna dei più recenti sviluppi dell'urbanistica degli Stati Uniti nella quale Henry Churchill trova un posto non soltanto come critico ma come architetto. Riassumere questi due capitoli significherebbe far la storia dell'ultimo periodo della pianificazione americana, e ciò può esser fatto meglio in altra occasione su testi più appropriati.

Perchè il libro di Churchill vale proprio per la reticenza dell'autore. Di ogni capitolo egli potrebbe fare un volume: ma si ferma a momento opportuno in nome di un equilibrio complessivo — quell'equilibrio da cui soltanto può scaturire la nozione dell'urbanistica.

Il pensiero di Churchill affonda le sue radici in una visione positivistica, ma si tratta di un pragmatismo ampio, illuminato, capace di spunti e di respiro umanistico. Nel campo dei libri dedicati a un pubblico non specializzato, il volumetto di Churchill è il migliore che io conosca.

Bruno Zevi

Libri ricevuti

MINISTRY OF TOWNS & COUNTRY PLANNING. *The redevelopment of Central Areas*. H.M.S.O., Londra, 1947.

T. SHARP. *Newer Sarum, a plan for Salisbury*. Architecture Press, Londra, 1948.

B. HENING e A. M. CHITTEND. *Farham town plan*, 1947.

— *Royal commission on population. Report*. H.M.S.O., Londra, 1949.

I.N.U. See. Campana. *atti del Congresso nazionale di urbanistica*.

— *Rotterdam et les problèmes du logement au cours des siècles*. Publication du Service du Logement, Rotterdam, 1950.

C. WOODBURY e F. A. GUTHRIE. *Rethinking urban redevelopment*. Public Administration Service, Chicago, 1948.

Département des Question Sociales NATIONS UNIES. *Habitations, Urbanisme et aménagement des Campagnes*. Bulletin N. 1, Novembre 1948; Bulletin N. 2, Marzo 1949; Recueil N. 1, Gennaio 1950.

MINISTRY OF HEALTH. *Housing Manual*. 1949. H.M.S.O., Londra, 1949.

L. MEICKING. *Die Entwicklung der Gross-Städte in Hauptländern der Industrie*. Verlag Heinrich Ehermann, Hamburg, 1948.

A. de AMORIM GIRÃO. *Geografia humana*. Portucalense Editora, Porto, 1947.

NEUTRA. *Residencies*. Museu de Arte de São Paulo, Brasil. Gerth Todtmann, editor, 1950.

FLORA e GORDON STEPHENSON. *Community centres*. The Housing Centre, London, 1946.

A. FRANCOIS. *Le droit de l'Urbanisme*. Editions Eyrolles, Parigi, 1950.

J. HUGUENIN. *Lever précis d'un plan de ville*. Libro I: Polygonalement géodésique. Détermination de repères coordonnées. - Libro II: Polygonalement secondaire. Utilisation de repères coordonnés. Lever des détails. Editions Eyrolles, Parigi, 1948.

R. AUZELLE. *Documents d'urbanisme, présentés à la même échelle*. Editions Vincent, Fréal & Cie, Parigi.

— *Transport Documentation* (estratti dalle principali riviste di trasporto di tutto il mondo). Institut Neerlandais des Transports, La Haye.

CITTÀ DI TORINO. *Annuario Statistico* 1946.

ACADEMIE BULGARE DES SCIENCES. *La place publique*, (in lingua bulgara con riassunto francese). Sofia, 1949.

T. SHARP. *Plan for Towns*. The Phoenix Press, Taunton, 1948.

— *Regional Planning in Australia*. Commonwealth Department of Post-War Reconstruction, Canberra, 1949.

AMERICAN SOCIETY OF PLANNING OFFICIALS. *Planning 1948*; *Planning 1949*. (atti dei congressi annuali di urbanistica).

Oltre alle riviste annunciate nel numero 3 riceviamo regolarmente:

ARGENTINA
Revista de Arquitectura.

AUSTRIA
Der Aufbau.

BOLIVIA
Pract.

FINLANDIA
Arkkitehtti.

FRANCIA
Moniteur des Travaux Publics et du National.

INGHILTERRA
Planning outlook. University of Durham.

ITALIA
Spazio.

MEXICO
Arquitectura.

Espacio.

OLANDA
New Sheet of the International for Housing and Town Planning.

U.S.A.
The American City.

The American Journal of Economics and Sociology.

Cronache urbanistiche

Piemonte

Per poter afferrare in tutta la gravità gli inconvenienti causati dalla mancanza di un Piano Regolatore efficiente e soprattutto aggiornato, occorre rifarsi in sintesi alla sua cronistoria riportata per esteso al n. 1 della Rivista.

Il Piano tuttora in vigore risale al 1908.

Nel 1918 venne integrato con un piano per la zona collinare; per entrambi, la scadenza era prevista per il 1938.

Nel 1944, il Comune affidava l'incarico della compilazione del nuovo Piano Regolatore ad una Commissione, alla quale nel maggio del '45 la Giunta Popolare revocò l'incarico, nominando una nuova Commissione con l'incarico di esaminare tutti gli studi sino allora compiuti.

La Commissione concluse i lavori prospettando le necessità e l'urgenza di un nuovo Piano.

All'inizio dell'anno 1946 il Sindaco Roveda pose in pubblica discussione la procedura di compilazione del nuovo Piano.

Contrariamente alle proposte del gruppo degli urbanisti ABRR (1) la grande maggioranza dei convenuti si dichiarò favorevole alla procedura del Concorso; e questa fu la tesi accolta dall'Amministrazione.

Il Concorso fu indetto il 22 dicembre 1947 con scadenza giugno '48. La Commissione giudicatrice concluse i lavori nel novembre dello stesso anno coi risultati pubblicati al n. 1 della Rivista.

Da allora il problema fu continuamente rinvianto, sino a pochi giorni or sono, in cui venne nominata una ennesima Commissione formata prevalentemente da rappresentanti politici; l'esigua percentuale di tecnici è stata scelta ancora una volta col criterio di rappresen-

tanza degli ordini e società, nella più assoluta indifferenza verso i risultati del Concorso.

Occorre aggiungere che negli anni '48 e '49 l'Amministrazione ha elaborato, coi propri uffici, il cosiddetto «Piano di Ricostruzione» fondamentalmente errato, in quanto privo di un logico inserimento nel Piano Generale ancora insistente, che anzi anticipa in molti punti, pretendendo di risolvere (con le amene trovate esposte nelle cronache del 4° numero) problemi molto generali della viabilità principale.

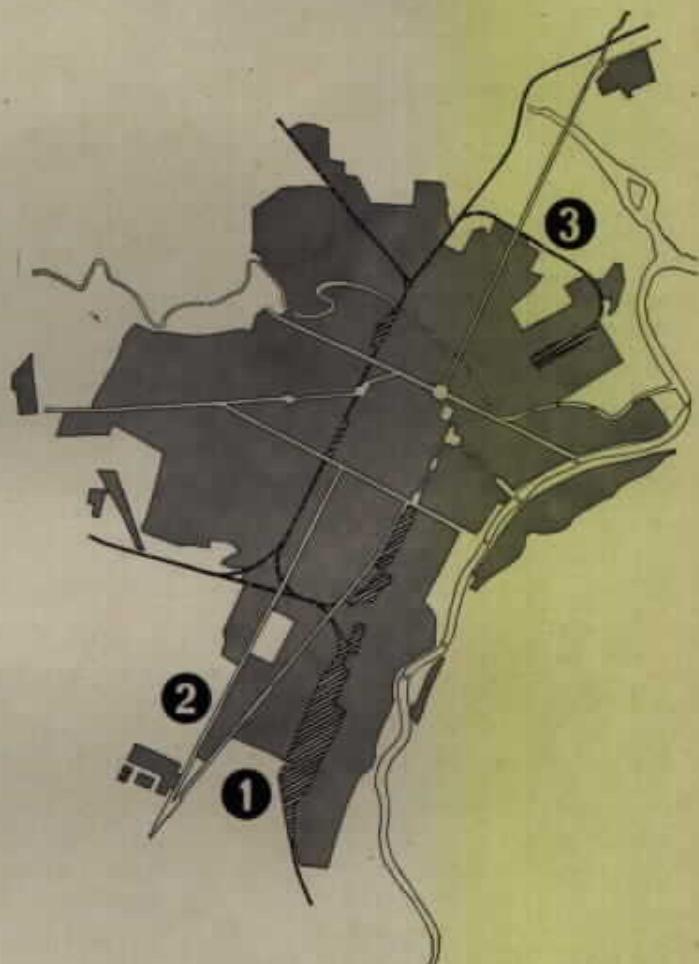
Così, se per disgraziata ipotesi, detto Piano di Ricostruzione dovesse ottenere la sua approvazione nel modo in cui è stato redatto, assisterebbero ad un interessante esperimento di «inversione» urbanistica per cui il Piano generale dovrebbe essere subordinato ad alcune soluzioni già varate sotto la maschera di un piano che di ricostruzione ha soltanto il nome.

Dobbiamo pertanto concludere che da oltre un trentennio il problema del Piano di Torino attende la sua logica impostazione e constatare dolorosamente come dopo il passato conflitto esso non sia mai stato considerato in tutta la sua importanza ed ancora oggi rappresenti forse un semplice collarino all'attività dell'Amministrazione Comunale.

Ciò spiega come la ripresa edilizia del '47 favorita dai provvedimenti legislativi nonché dal vasto programma del Piano di incremento occupazione operaia, abbia dilagato nell'alveo incerto della completa impreparazione urbanistica.

In mancanza di un piano aggiornato, integrato da un apposito regolamento edilizio, la casa

A Torino: senza piano tutto è lecito



I numeri 1, 2, 3, indicano le tre zone libere idonee ad esser trasformate in quartieri residenziali ed irreparabilmente compromesse da recentissime costruzioni industriali.

tornò a sorgere a ridosso dell'officina, l'officina a fianco dell'ospedale, quest'ultimo fram-misto a mercati, scuole o compreso da interi blocchi residenziali, in un crescente caotico denso di irreparabili guai.

Nell'immediata periferia della città vasti complessi, perfettamente idonei ad un preordinato e organico sviluppo dell'aggregato urbano, sono stati irreparabilmente compromessi dalla costruzione di ragguardevoli complessi industriali circo-

scritti dal superatissimo tracciato viario del vecchio piano.

Le fotografie che riportiamo illustrano la situazione di tre zone che sino a due anni fa erano completamente libere e possedevano particolari e felici requisiti per esser facilissimamente trasformate in nuovi quartieri organici.

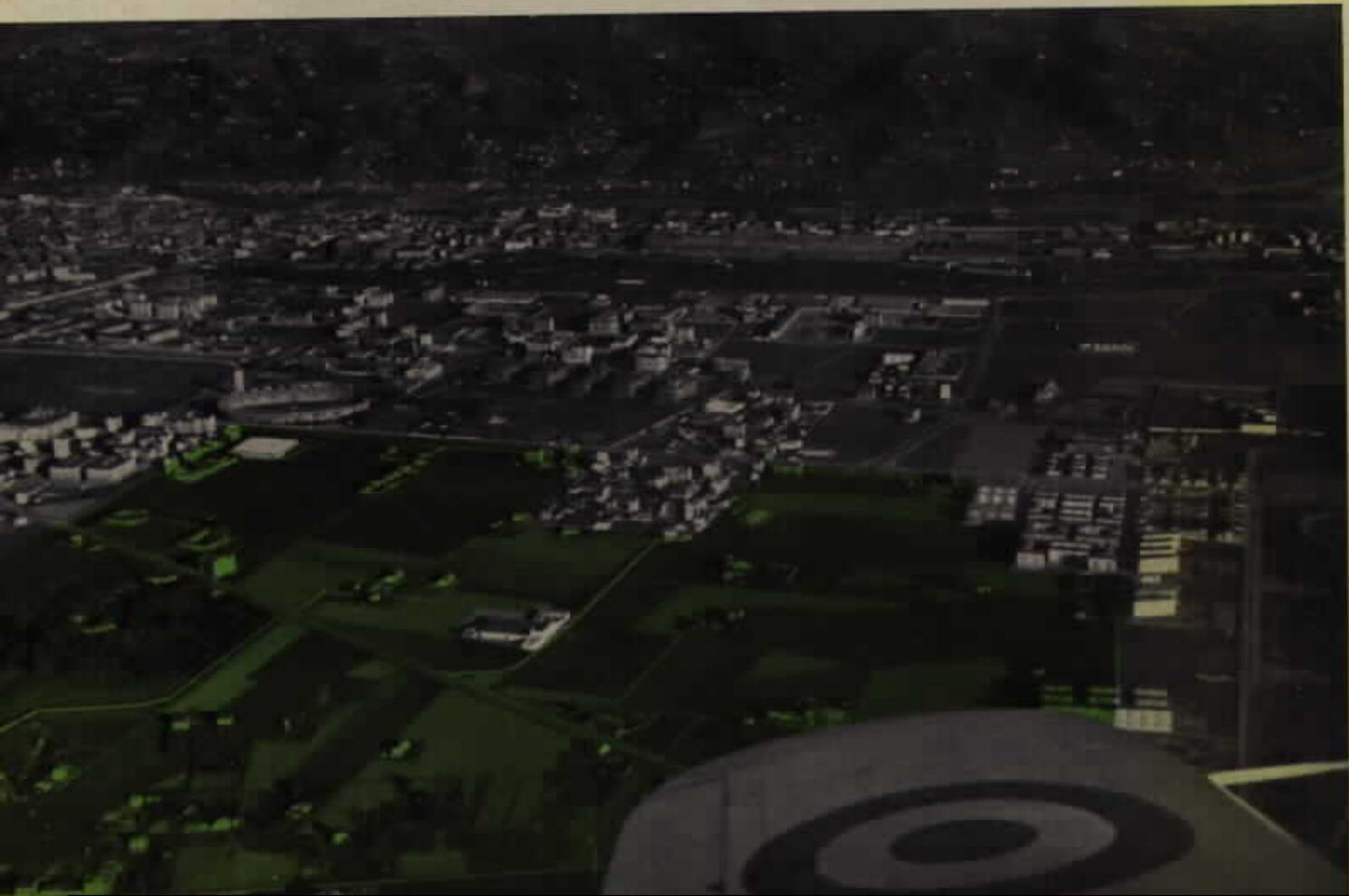
Tale era stata molto chiaramente la designazione da parte dei progetti premiati in concorso, nè questa possibilità di creare nuovi quartieri poteva



Sopra: La zona Mirafiori di fronte agli stabilimenti FIAT, contrassegnata in pianta col n. 1, delimitata da corso Agricento a nord, da corso Stupinigi a ovest, da via Onorato Vigiliani e dall'ippodromo a sud, e dallo snodoamento a est. Zona praticamente libera con solo qualche costruzione su corso Stupinigi e rade casette e caselli a sud; nel centro il recinto di un vecchio cimitero chiuso da decenni e ormai prossimo ad essere disfatto.

In alto, nella parte più libera della zona, lo stabilimento di recentissima costruzione che compromette tutto il futuro di questo comprensorio.

In basso: La zona delimitata in alto da corso IV Novembre, a destra dalle case FIAT, a sinistra da corso Sebastopoli e in basso da via Guido Reni. A sinistra si vede il grande giardino della antica Villa Rignos, che avrebbe potuto diventare il perno di un nuovo grande quartiere. Anche quest'area è ora compromessa da recenti costruzioni industriali, di cui una all'estremo lato a sinistra, una in centro vicino alla diagonale di corso Orbassano e una in basso (in costruzione).



essere ignorata dall'Amministrazione, tanto essa era evidente. Bastava un minimo di buona volontà e di controllo, ma questo minimo è mancato. Ora nel bel mezzo di queste aree, sorgono nuovi stabilimenti industriali di rispettabili dimensioni, cosicché esse risultano compromesse.

Si potranno ancora realizzare i quartieri previsti? Appare molto più difficile ora e in tutti i casi più costoso e senza possibilità di creare un tutto omogeneo ed unitario.

A questa assoluta cecità di controllo dell'espansione cittadina nelle aree ancora libere si aggiunge lo scempio inflitto al volto del vecchio centro.

L'accogliente uniformità volumetrica della sua trama regolare, caratteristica espressione degli organici e compiuti ampliamenti di un tempo, sapientemente interrotta dalle piazze e slarghi, dominati dai succosi profili dei monumenti barocchi è stata banalmente intaccata dal sorgere dei cosiddetti «grattacieli», che nella loro arida e pretenziosa goffaggine annullano quei preziosi rapporti «umani» degli ambienti preesistenti.

E purtroppo i guai non sono limitati alla sola deturpazione estetica, ma interessano gravemente le condizioni di soleggiamento di vaste zone circostanti e per l'accrescimento di densità aumentano sensibilmente gli inconvenienti di una già faticosa circolazione su arterie di carreggiata insufficiente, gravate da un traffico eccessivamente intenso.

Occorre pertanto che l'Amministrazione ponga immediatamente termine ad un simile stato di cose. Occorre che il Piano venga immediatamente posto allo studio con quella larghezza di mezzi, con quell'organizzazione ed attrezzatura che la sua importanza richiede e di cui abbiamo esempi non solo al di fuori del nostro Paese.

Nello Renacco

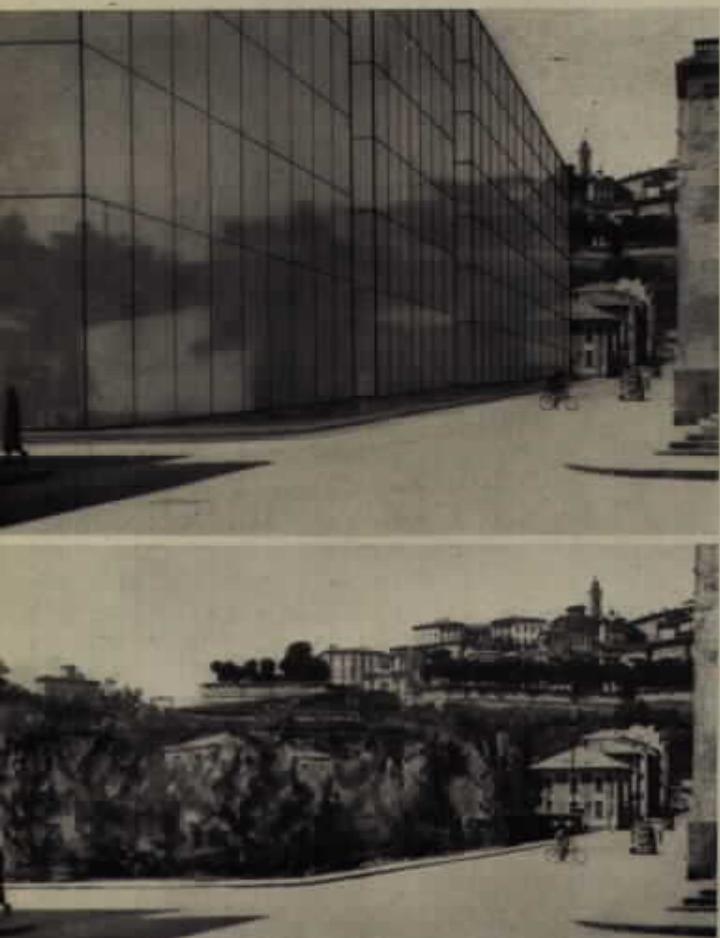


Altre vedute delle tre zone. Dall'alto in basso:

La zona di corso Bottinelli (contrassegnata in pianta col n. 2) col nuovo stabilimento in costruzione. La zona 1 di Mirafiori con in basso a sinistra corso Agricento e a destra l'area compromessa dal nuovo stabilimento. La zona 2 con in basso le case FIAT, in alto a sinistra corso Orhassano e il parco della Villa Rignon; nel bel mezzo dell'area libera uno degli stabilimenti che compromettono la zona.
Mentre la visione dall'aereo dimostra la vastità di queste zone, queste tre vedute da quota più bassa danno un'idea dell'importanza che hanno questi stabilimenti industriali nei confronti dell'area circostante.
Ma nessun dubbio è passato in mente ai registratori della cosa pubblica nell'accordare il permesso di nuova costruzione!
E' sufficiente che l'edificio risponda ai regolamenti e poi è libero di sorgere dove vuole. Chiaro. Non è forse tutto - terreno da vendere?

(1) Che comportavano le seguenti fasi: 1° discussione-concorso con dibattito pubblico per la definizione dei consigli generali del piano; 2° formazione di una commissione esecutiva per l'elaborazione del piano; 3° serie di concorsi per piani particolareggiati.

Lombardia



Bergamo: difesa del panorama cittadino

Il nostro corrispondente architetto Nosengo ci segnala da Bergamo la situazione creatasi in quella città in seguito alla avvenuta cessione a privati, da parte dell'Amministrazione di quell'Ospedale Maggiore, di una vasta area sita nella zona centrale della città bassa e che precedentemente era stata destinata alle nuove costruzioni ospedaliere.

Ai limiti dell'area in questione si trovano i due soli punti di vista superstiti in Bergamo bassa, da cui si possa godere il panorama della città alta con le sue mura ed i suoi monumenti: e naturalmente i nuovi proprietari del terreno, preoccupati di trarne il massimo sfruttamento, stanno per compromettere definitivamente tale visuale con la costruzione di un massiccio complesso di case alte.

Contro tale eventualità si sono levati vari gruppi, esprimendo nuove proposte consone all'interesse e ai desideri della cittadinanza: così l'Associazione Studi Architettura A.S.A.

ha preso posizione proponendo la formazione di un centro culturale, quale a Bergamo non esiste, comprendente sale di spettacoli, concerti, istituti di cultura, ecc., il tutto sviluppato entro costruzioni basse.

L'Ente per il turismo propone a sua volta che, in accoppiamento con il centro proposto dall'A.S.A., venga creata nella zona la sede stabile dell'Ente Fiera. Altri cittadini si sono costituiti in gruppo per patrocinare la destinazione dell'area a giardino pubblico.

Purtroppo un progetto di sfruttamento è già stato presentato all'approvazione del Comune; sicché non rimane attualmente altra possibilità che rivolgere un vivo appello al Ministero della Pubblica Istruzione perché nella sua qualità di tutore del patrimonio paesaggistico intervenga ad impedire la grave degradazione che con i progettati edifici ricadrebbe su una delle più belle e caratteristiche città dell'alta Italia.

Eugenio Gentili

Profilo del complesso di case alte progettate nell'area dell'Ospedale Maggiore ceduta a privati, che impediscono la vista della città alta, come appare nella fotografia sottostante presa dallo stesso punto di vista (piazzetta delle poste).

Ricostruzione a Milano

Milano, una delle città italiane maggiormente provate dalle incursioni aeree durante la guerra, è certamente quella dove più intenso è stato il lavoro di ricostruzione; oltre al volume considerevole delle opere eseguite, la ripresa edilizia si è avviata molto rapidamente non appena terminate le ostilità.

In conseguenza di ciò i nuovi complessi problemi urbanistici, venutisi ad aggiungere a quelli, già gravi, preesistenti, hanno imposto all'Amministrazione Comunale l'esigenza di provvedere senza indugio allo studio di un nuovo Piano Regolatore, il quale, aderendo ai più aggiornati criteri urbanistici, utilizzando i notevolissimi vnoti creati dagli indiscernibili bombardamenti, soprattutto nelle zone centrali, fosse in grado di conferire alla futura città un volto più organico.

È noto come il Piano, tenendo anche conto di proposte dovute all'iniziativa di liberi professionisti e dei suggerimenti raccolti attraverso un apposito congresso, sia stato impostato sul lavoro di varie commissioni composte da studiosi

indipendenti e da funzionari comunali; dopo una meticolosa raccolta di dati statistici, il piano fu elaborato e presentato poi all'approvazione del Consiglio Comunale nel marzo del 1948.

Le linee generali del Piano 1948 rappresentano senz'altro un indirizzo molto coraggioso, volto a risolvere, secondo criteri moderni, i problemi estremamente complessi che si presentano in una città dalla struttura disordinata e dal forte impulso dinamico, quale è Milano.

Il Consiglio, approvato in linea di massima i principi del piano e le sue linee essenziali, ha dato mandato alla Giunta di rivedere ulteriormente in dettaglio tutte le soluzioni parziali per cui esistesse già da parte del Comune qualche convenzione.

Il Comune ha ripreso in esame il P. R. considerando solo le principali delle molte convenzioni in atto e non ancora realizzate, tutte naturalmente riguardanti linee dettate dal P. R. '34. Lo studio di revisione è stato condotto dall'Uff. Tec. Ripartizione Ur-

banistica affiancato da una Commissione consultiva formata da funzionari e da tecnici già facenti parte delle Commissioni di studio del P. R. e da altri professionisti indicati dai rispettivi ordini professionali.

Nel periodo marzo '48-settembre '50 la Commissione Consultiva si è trovata di fronte al triplice problema della revisione del P. R. '48; della interpretazione e applicazione dei Piani particolareggiati di ricostruzione e dell'approvazione di lottizzazioni presentate da parte di privati al di fuori della zona dei Piani di ricostruzione ed in conflitto col piano '48. L'impostazione di massima del piano revisionato ed ora pubblicato non differisce da quella del Piano originario che per sistemazioni parziali.

Dall'attuale pubblicazione all'effettiva entrata in vigore del Piano trascorrerà ancora molto tempo, certamente qualche anno; durante tale periodo si protrarrà purtroppo l'attuale situazione di estremo disagio, data dalla sopravvivenza del sorpassatissimo piano regolatore del 1934, e dalla carenza di uno strumento che permetta

al Comune di indirizzare la ricostruzione secondo i criteri espressi dal nuovo piano; il quale, all'atto della sua definitiva entrata in vigore, si troverà a proporre soluzioni ormai bloccate dalla realtà di cose venutesi nel frattempo a concretare su linee di compromesso tra l'ingordigia dei privati e la blanda azione del Comune in difesa degli interessi cittadini.

In tale situazione l'unico punto fermo è rappresentato dall'esistenza dei piani parziali di ricostruzione approntati successivamente alla presentazione del piano 1948 ed approvati dal Ministro sin dal febbraio 1949, grazie alla più spedita procedura che la legge riserva loro. I due piani di ricostruzione, predisposti dal Comune, si appoggiano al nuovo P. R. e vengono a formare, in sostanza, parte integrante, in quanto interessano due vastissime zone della città, quelle cioè più danneggiate dai bombardamenti, e che si estendono dal centro fino a lambire in qualche punto la periferia. Logicamente i piani di ricostruzione adottano del P. R. 1948 i principi generali,

che si possono sintetizzare nei seguenti punti:

- 1) Inserimento del P. R. di Milano in uno schema di Piano Regionale.
- 2) Decentramento industriale.
- 3) Creazione di un Centro Regionale detto Centro Direzionale compreso nell'aggregato urbano, ma distinto dal vecchio centro della città.
- 4) Zonizzazione.
- 5) Grandi assi di penetrazione dalla regione nell'aggregato urbano.
- 6) Espansione residenziale per quartieri autonomi.
- 7) Vincoli di zone agricole.

Può essere interessante esaminare come il lavoro di ricostruzione stia svolgendosi in relazione ai vari punti ora elencati.

1) Nel precedente numero della nostra Rivista abbiamo dato notizia della formazione di una Commissione incaricata di «formulare delle proposte di impostazione dei lavori per l'organizzazione degli studi del piano territoriale». In qualche modo si sta tenendo fede al principio: siamo tuttavia in una fase preparatoria prettamente burocratica, dominata dalle preoccupazioni dei rappresentanti di singoli interessi locali.

2) Al concetto iniziale di decentramento industriale si oppongono due fenomeni concreti che difficilmente si possono eliminare con una esatta zonizzazione senza per altro l'ausilio di una legislazione capace di imporre la regolamentazione, e precisamente:

a) l'impossibilità di rimuovere grossi complessi industriali in continuo incremento che vanno affiancando alle vecchie e superate attrezzature nuovissimi impianti, provocando altresì il fenomeno di polarizzazione attorno ad essi di minori entità produttive, ausiliarie alle precedenti;

b) la mentalità propria dell'industriale il quale non vede generalmente che una propria immediata ragione economica e combatte ogni impostazione anche se possa essere nel tempo a lui vantaggiosa.

Il risultato riferito al concetto ideale di decentramento non può essere pertanto che negativo: proprio in quest'ultimo anni oltre al ripristino in situ degli stabilimenti sinistrati, dovunque essi fossero ubicati, si sono incrostati ai margini della città, in tutte le direzioni, centinaia di nuovi impianti industriali, in forza della indiscriminata organizzazione distributiva contemplata dal P. R. 1934, purtroppo ancor oggi vigente.

3) Il proposito di creare un nuovo Centro Direzionale ci offre un esempio caratteristico di grande interesse. Il P. R. 1948 prevede la formazione del nuovo centro in un'area attual-



Sopra: La speculazione vince ogni resistenza, i regolamenti sono dimenticati, si sovrappongono piani su piani, senza che un'organica visione inquadri i nuovi volumi. Sul corso di Porta Genova il nuovo grattacielo è inserito in una lessicazione chiusa e compatta.



Nuove costruzioni vicine alla Fiera: il rapporto tra altezza di pareti e larghezza di spazi liberi si aggira sul 2:1.



Casa Albergo in corso di Porta Vittoria. Alla destra del nuovo edificio è visibile una scuola elementare, ora in corso di ripristino, la quale non potrà più ricevere la luce del sole.

Sotto: Volumetria di nuove costruzioni al QTS.



Cronache urbanistiche (segue)



Sopra: Quartiere Vialba. Ad otto chilometri dal centro, su terreno agricolo e privo di qualsiasi vincolo, si costruisce con rapporti di spazi assolutamente insufficienti.



Sopra: Esempio positivo dello stesso problema illustrato dalla fotografia adiacente: case a quattro piani al QT8.



Sopra: Prima attrezzatura della viabilità a Milano: la costruzione del sottopassaggio pedonale di via Orefici.



Sopra e sotto: Significativi spettacoli della più brillante attività urbanistica del dopoguerra: il soprallzo. Aumentano le stratificazioni in verticale, aumenta la densità, con edilizie risultato estetico.



La città perde le sue caratteristiche architettoniche: la ricchezza dei cornicioni, che formava un elemento di continuità e di legame fra le fronti delle singole case, viene violentemente interrotta con soprastrutture eseguite senza carattere unitario.

mente occupata da edilizia scadente, invasa e tagliata in due dal fascio di binari delle linee Varesine facenti capo alla stazione di Porta Nuova. Il problema viene così a sovrapporsi ad un altro, ormai antico, concernente appunto la sistemazione delle Ferrovie Varesine, ed oggetto, fin dal 1931, di lunghe quanto sterili trattative tra il Comune e le FF. SS. per prospettare volta a volta l'arretramento della stazione, la sopraelevazione o l'interramento del piano del ferro e l'eventuale raccordo con una futura linea metropolitana.

Per il Piano del Centro Direzionale l'Amministrazione del Comune bandiva un Concorso di idee. Non si può affermare che il concorso abbia avuto buon esito; per quanto qualche coraggiosa ed organica proposta fosse emersa dai numerosi partecipanti al concorso, non si credette opportuno affidare ai premiati l'ulteriore approfondimento dello studio, e fu invece predisposto un piano particolareggiato che presenta evidenti caratteri di compromesso. Dal piano è stata stralciata una parte da ristudiare in accordo con le FF. SS. per il noto problema, che ancor oggi rimane sospeso e blocca evidentemente ogni possibilità di sviluppo nell'intera zona. Il Comune ha perciò dovuto limitarsi per ora a guidare qualche iniziativa privata e ad indirizzarla nel senso previsto dal Piano.

È evidente l'impossibilità che in una città come Milano i piani di ricostruzione possano venire attuati nei termini fissati dalla legge. Nel caso particolare, le difficoltà sono accresciute dai rapporti estremamente complessi e faticosi esistenti tra le amministrazioni del Comune e quelle di altri Enti, come appunto le FF. SS. e dalla mancanza di qualunque organo che possa indirizzarli e semplificarli.

4) Il nuovo Piano regolatore assegna particolari aree di sviluppo alle diverse funzioni; la trasformazione dell'attuale stato di cose si presenta tuttavia estremamente difficile, poiché sia le zone saturate che quelle in via di saturazione sono ormai largamente compromesse. Ancora una volta dobbiamo notare i danni dell'attuale situazione, a causa della quale il fortissimo impulso costruttivo di questi anni ha potuto esplorarsi fuori dalle linee di qualsiasi zonizzazione.

5) La realizzazione degli assi di penetrazione nell'aggregato urbano od assi attrezzati, è ancora assai lontana, per quanto il continuo aumento del flusso di circolazione ne renda sempre più sensibile la necessità.

Le parti degli assi che sono comprese nelle zone dei Piani di Ricostruzione non sono per ora state compromesse da elementi edili già costruiti od in via di ricostruzione: è perciò sperabile che gli assi rimangano impregiudicati nel loro trac-

cato o che almeno non subiscano modifiche sostanziali che ne alterino l'efficacia.

6) Un esempio nettamente positivo si ha per quanto riguarda l'espansione residenziale prevista secondo quartieri autonomi: di questi è infatti in corso la realizzazione del Quartiere sperimentale QT8, studiato da un gruppo di urbanisti per incarico della Triennale di Milano e che dovrebbe essere il quartiere-pilota di analoghi organismi previsti nello sviluppo della città.

Come si vede dall'esame ora svolto, all'infuori dei Piani di Ricostruzione non si può parlare di una ricostruzione su vasta scala che si svolga entro le linee di determinato Piano regolatore; la particolare situazione è tale per cui al Comune difetta qualsiasi strumento per arginare efficacemente la pressione delle iniziative particolari. Ciò vale sia per la distribuzione delle zone, che per i dettagli urbanistici, per l'applicazione dei regolamenti, e infine per la difesa del modestissimo e insufficiente patrimonio del verde cittadino.

Del pari è da notare la diffusa tendenza a sempre maggiori altezze, strappate nei limiti ed anche in margine ed in deroga ai regolamenti; che si manifesta tanto nelle nuove costruzioni, quanto negli innumerosi sopralzi; il risultato è una sostanziale modifica della fisionomia di intere strade, ed all'alterazione dei rapporti originali tra le larghezze ed i volumi fabbricati si aggiunge il perniciose incremento dell'indice di densità, portando in alcune zone il rapporto a punte eccezionali.



Sopra: Plastiche del Quartiere Sperimentale QT8 studiato secondo le direttive della Triennale di Milano.

A più di pagina: Nuove costruzioni in corso al QT8 (fotografia presa dall'elicottero nell'aprile 1958).

Aggiungasi che problemi di notevole interesse cittadino non vengono resi di pubblica ragione né quindi sottoposti all'indispensabile azione critica di tecnici ed Enti particolarmente competenti, per cui nella normalità dei casi ci si trova di fronte al fatto compiuto, maturato dietro porte imbotite e determinato dagli interessi economici.

Per completare queste note con qualche dato quantitativo, basterà far presente che le offese belliche resero inabitabili, distruggendo o danneggiando più o meno gravemente 259.864 locali, pari al 25,5% dei locali esistenti in Milano al 31 dicembre 1942. A tutto il 31 ottobre 1949 erano stati ripristinati circa 132.675 locali pari al 51% dei locali sinistrati; da

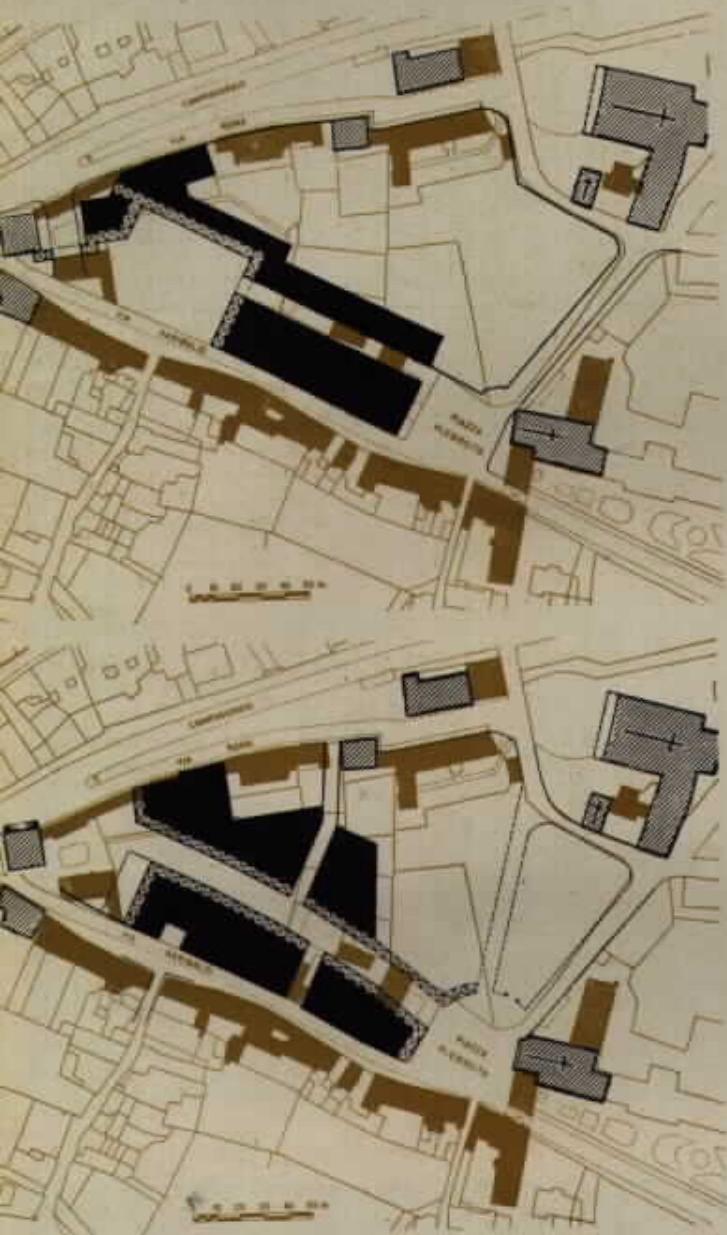
notare che altri 66.000 locali risultano di nuova costruzione. La deficienza di abitazioni è tuttavia ancora molto sensibile, e più precisamente, può essere valutata in 177.000 locali effettivi, ammesso di voler portare la città all'indice di affollamento più basso che essa abbia raggiunto, e cioè 1,5 persone per locale (1936).

Entro i prossimi mesi infine potrà entrare in funzione una massa veramente imponente di nuovi locali, attualmente in corso di costruzione, e dovuti sia all'iniziativa privata, sia all'opera di vari enti (Istituto Autonomo Case Popolari, INCIS, ecc.).

**Ezio Cerutti
Vincenzo Colombo
Eugenio Gentili**



Veneto



Polemica a Feltre

Non ci aspettavamo che le notizie fornite sulla sistemazione del centro di Feltre potessero superare l'interesse che ritenevamo loro proprio. Invece la rivista è stata portata in Consiglio Comunale, è stato letto il testo e così siamo entrati anche noi, magari indirettamente, nella discussione che subito dopo si è riaccesa ed è finita con l'approvazione della soluzione proposta dall'architetto Alpago Novello e dall'ingegnere Meneghel secondo l'ultima variante.

Lasciate dire che se fossimo certi dell'ingresso dei notiziari nei Consigli Comunali i nostri linguaggi diventerebbero sovente molto coloriti, ma tornando a Feltre segnaliamo che mentre la soluzione già approvata segue la normale procedura di esposizione e di approvazione, gli oppositori si stanno

sforzando per non perdere tutto il terreno.

In effetti non si tratta solamente di una opposizione passiva, come già avevamo segnalato in precedenza, ma anche attiva. Gli oppositori infatti appoggiano un elaborato dell'ing. Bovio di Padova il quale ha cercato con una serie di studi di risolvere i due problemi fondamentali già avvertiti dalla soluzione approvata: 1° decongestionamento del centro; 2° ampliamento del centro sociale. Nel quadro di quei vincoli che sono stabiliti dall'ambiente, dall'andamento altimetrico del luogo, riteniamo possa essere d'un certo interesse accostare le due soluzioni quella dell'arch. Alpago Novello e ingegner Meneghel riportata qui sopra secondo l'ultima variante approvata (*in alto*) e l'ultimo studio dell'ing. Bovio (*in basso*).

L'attesa di un ulteriore sviluppo e ampliamento del centro balneare di Jesolo Spiaggia non è certo stata delusa questo anno.

La stagione edilizia ha conosciuto la floritura di centinaia di iniziative per buona parte giunte a compimento.

Bilancio dunque positivo se visto da un punto solamente edilizio ma disastroso se si intende inquadrare il medesimo sotto un orizzonte più ampio.

Forse quanti a Jesolo sono chiamati a decidere intorno alle cose da costruire pensano che le poche norme del Regolamento edilizio siano sufficienti per il superamento di qualunque ostacolo e vedono i problemi urbanistici di Jesolo entro i limiti dei « bei viali » degli « slarghi simmetrici » delle « casette allineate ».

Inutile dire che le cose importanti sono al di fuori di questa visione e che Jesolo attende la risoluzione di questioni funzionali importantissime. I noiosi incidenti della mancanza di acqua per ore e ore della giornata, troppo primordiali sistemi di fognatura e molte altre cose confermano sul-

Ancora su Jesolo

la opinione già espressa riguardante la necessità di un piano.

Ripetiamo che solo predisponendo un piano si potrà avere all'occasione il modo per risolvere i problemi tecnici, funzionali, igienici, di coordinamento che finora sono stati risolti, potremmo ammettere, in buona fede ma con incertezze competenza e secondo visioni alquanto anabbiate.

Forse le obbiezioni dell'Amministrazione Comunale però saranno già pronte sotto i validi pretesti della scarsità di mezzi e quindi dell'impossibilità di bandire un concorso o affidare un incarico. In questo caso vorremmo tentare l'avvicinamento di due figure quella dell'Amministrazione Comunale di Jesolo e quella dell'Istituto Universitario di Architettura di Venezia. Gli studenti dell'ultimo anno di quella Facoltà potrebbero sotto conveniente guida dare un contributo concreto per Jesolo. Ambidue le parti ne uscirebbero avvantaggiate. Jesolo per lo studio gratuito di un piano e la Facoltà per aver avuto il modo di realizzare una interessante esperienza.

INA - CASA e urbanistica

Le costruzioni I.N.A. del primo anno sono ormai un fatto compiuto. Un fatto che a lungo cercherà un modo di essere per porsi o meglio sparire nell'ambiente che gli è stato riservato. Sarà questo uno sforzo di risultato dubbio poiché la natura e gli uomini continueranno a non accettare amalgama con questi volumi nati da una prova collettiva apparsa infelice nella quasi totalità dei casi.

Tranne qualche cosa di buono che si può vedere a Udine, le città di Mestre, Padova, Vicenza, Treviso, ecc., una serie interminabile di capoluoghi grandi e piccoli, località più impensate, sviluppantesi intorno ad una industria o ad un'azienda, recano i segni di questa prima annata di esperienza tutt'altro che positiva se per un momento si vuole astrarre dal rigido valore che l'urgenza ha concesso a un tetto e quattro pareti. Nel numero precedente è stato presentato il caso dei quartieri di Tombola a Chioggia. Esempi abissali di questa portata stanno guadagnando tutto il Veneto, sicché da qui non possiamo inviare alcuna buona notizia in proposito.

Le defezioni in genere si mostrano sempre le medesime: ove non esiste un piano questi nuovi nuclei sorgono in località e lungo direttrici che si giustificano solo per la facilità con la quale è stato possibile ottenere l'area indispensabile.

In questo modo si esclude sovente in partenza la possibilità di creare nuclei autosufficienti opportunamente collegati. Non è difficile infatti trovare gruppi di queste abitazioni a chilometri dai centri senza un mezzo pubblico di trasporto, senza spacci o negozi di immediate e corrente necessità. Alle periferie sorgono dinanzi opposti questi satelliti, qualche volta anche lontani da centri spirituali ed educativi. Essi hanno in genere un volto anonimo che si è reso indipendente dalla natura circostante per meglio immiserire l'atmosfera di quel paesaggio fatto di striminziti orticelli, di numerose, fitte recinzioni e pollai di fortuna.

Per la cruda realtà fornita da questi esempi, in cui gli uomini, i loro incontri, la lenta sedimentazione della loro vita, l'ambiente che li circonda sono fatti astratti da non considerare; per l'errata e insatta interpretazione di problemi sociali e umani che non possono essere risolti esclusivamente dalla saturazione del fabbisogno di vani, la gestione I.N.A. dovrebbe sentire la necessità per il secondo anno del piano di attuazione di porre accanto agli organi che giudicano nel senso stretto architettonico una sezione urbanistica dotata delle più ampie possibilità di controllo.

Giovanni Barbin



Liguria

L'attività edilizia nel territorio del Comune di Genova, è negli ultimi anni caratterizzata dall'alta percentuale di costruzioni eseguite da Enti o Amministrazioni pubbliche, sia pure essi l'Amministrazione Comunale, l'Istituto Case Popolari, il Consorzio Autonomo del Porto, il Genio Civile o la Provincia. Il presente notiziario, pigliando in rassegna le costruzioni realizzate negli anni 1949-1950 dall'Amministrazione Municipale del Comune di Genova, ha scelto fra queste quelle di maggior entità. Negli ultimi due anni vennero costruiti dal solo Comune circa 1000 alloggi in 76 caseggiati situati in 9 diverse località, per un importo di 2,1 miliardi. Il finanziamento di queste costruzioni venne effettuato in tre modi diversi, 51 fabbricati con 645 appartamenti furono per 1409,8 milioni finanziati direttamente dal Comune, 5 fabbricati con 164 appartamenti per 206 milioni furono eseguiti con un contributo statale del 50%, mentre 20 case con 240 appartamenti per 480 milioni furono finanziati dall'INA-Casa. Con questa nuova attività edilizia l'Amministrazione Comunale si è trovata davanti ad un compito dove possiede poca esperienza, un'attività nata da poco, in pieno sviluppo e che non presenta ancora forme ben definite e precise. Per queste ragioni è difficile per il momento avere precisi tutti quei dati necessari ad un'esauriente esame. Però il materiale già adesso disponibile permette diverse osservazioni di interesse sufficiente per essere incluse in questo notiziario.

In un primo tempo vennero progettati 408 appartamenti ripartiti in 6 isolati diversi, 5 case a Cornigliano, 3 case in via

Edilizia residenziale del Comune di Genova



Sopra: Veduta panoramica del quartiere Villa Carrara a Quarto con 13 case in costruzione per un totale di 92 appartamenti.

A lato: Pianta del quartiere Villa Carrara a Quarto.

Gorizia, 3 case in via Isonzo, 4 case a Pontedecimo, 2 a Rivarolo e 2 a Voltri. Meno le ultime 4, quelle di Rivarolo e Voltri, le quali attrezzate di ascensori, arrivano ai 9 piani, le altre costruzioni sono tutte a 5 piani, e sia le une che le altre sono progettate secondo una pianta unificata, il Tipo I, con appartamenti di 5 vani e 81 mq di superficie. Un più attento esame di questa prima fase, mette in evidenza le grandi differenze inerenti al fattore terreno. Differenze date sia dal prezzo che varia dalle 780 alle 4500 lire al mq, sia dalla quantità relativa al singolo appartamento che va dai 33 ai 170 mq. Il costo per la sola costruzione mantiene un livello più equilibrato, quel che permette di constatare che un appartamento situato nei caseggiati a 9 piani è di poco, esattamente del 1,5% più caro di uno nei caseggiati a 5 piani. Le differenze più forti invece (+ 21% dalla media di 1,65) vengono date dai diversi metodi di finanziamento; il prezzo medio per appartamento ri-

sulta di 2 milioni se finanziato dall'INA-Casa, di 1,6 milioni se costruisce il Comune, mentre quelli eseguiti col contributo dello Stato costano 1,3 milioni. Se si vuol aggiungere al prezzo appartamento l'aliquota del costo terreno, bisogna aumentare la prima cifra del 4,5% per Voltri, del 5% per Pontedecimo e del 16% per Cornigliano.

Dopo questa prima esperienza, il Comune si è cimentato in problemi più vasti, raggruppando le nuove costruzioni in tre complessi di maggiore importanza. Esso sta costruendo 31 case con 369 appartamenti per 902 milioni nella Villa Cataldi a Sestri, 13 case con 92 appartamenti per 214,8 milioni nella Villa Carrara a Quarto e col finanziamento dell'INA-Casa 13 case con 104 appartamenti per 260 milioni a Sturla. A questi importi bisogna aggiungere 17,4 milioni a Villa Cataldi e 7,5 milioni a Villa Carrara per la sistemazione, con strade residenziali e servizi urbani, di questi grandi lotti, spesa supplementare che non era stata necessaria nella

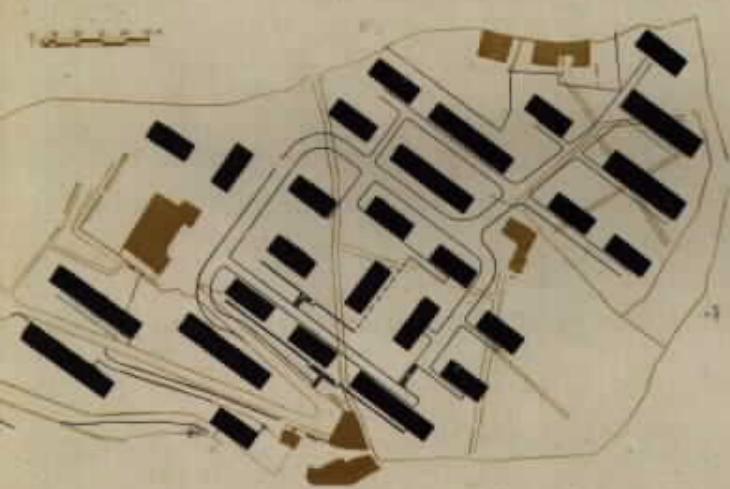
prima fase dove si usufriva di isolati già fabbricabili. Inoltre per Villa Carrara, Sturla, via Isonzo e via Gorizia era necessaria una comoda comunicazione col centro urbano, problema risolto con la nuova arteria trasversale S. Martino-Nervi attualmente in costruzione.

Questa seconda fase dell'edilizia comunale, più complessa ed evoluta ha richiesto una maggiore varietà di alloggi. Accanto al Tipo I di 6 vani ed il Tipo II di 4 vani, combinandoli in caseggiati a 3, 4 e 5 piani. Con questa varietà si è corrisposto meglio o in maniera più funzionale al fabbisogno dell'edilizia residenziale. Con le nuove piante di alloggi ed il loro aumento di superficie, il costo medio di un appartamento è per le nuove costruzioni di 2,4 milioni. Volendo considerare anche il costo dell'area bisogna aggiungere a questa cifra il 9% per Villa Carrara e l'11% per Villa Cataldi. Questa percentuale è



Sopra: Veduta panoramica del quartiere Villa Cataldi a Sestri.

Sotto: La planimetria del quartiere.



Sotto: Gruppo di case INA su progetto degli Architetti G. ed H. Giauatta in via Terpi a Genova.

maggiori di circa il 5% a quelle della prima fase, per il carattere più estensivo delle costruzioni. Rimane però sempre inferiore alle differenze di costo prodotte da altri fattori ai quali è stato precedentemente accennato. Il costo del terreno non è dunque la principale ragione che fino adesso rese impossibile un'edilizia residenziale più estensiva.

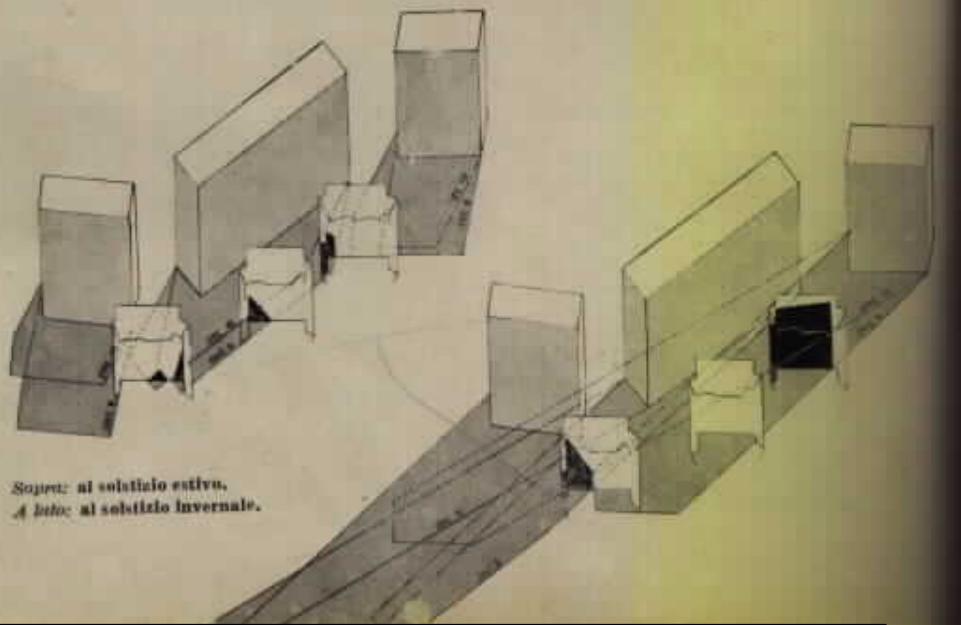
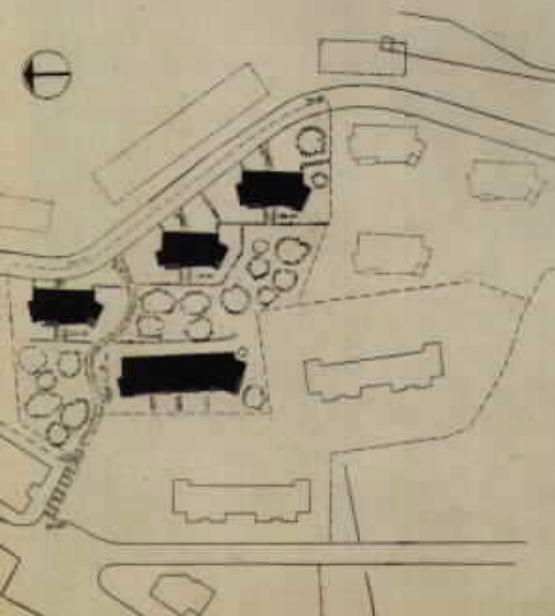
Nel suo ultimo sviluppo, l'amministrazione comunale tende ad includere nei complessi residenziali da essa costruiti, anche l'edilizia di uso pubblico. A Rivarolo è previsto un asilo infantile, un albergo diurno e dei negozi; a Villa Cataldi una scuola elementare. Questi locali ad uso pubblico sono previsti nei piani inferiori di edifici residenziali. Siccome non sono sistemati in edifici propri, non riescono a costituire quel nucleo o motivo architettonico in-

dispensabile alla formazione di un centro funzionale ed organico di quartiere residenziale. L'attività di quest'ultimi anni fa però prevedere, come prossimo sviluppo dell'edilizia comunale, quartieri residenziali completi, attrezzati dei necessari edifici ad uso pubblico. Questo richiederà tra l'altro piani particolareggiati delle zone di ampliamento, i quali si inquadrono nell'organismo urbano secondo le direttive del piano regolatore generale.

Lasciando questo divagare sul futuro e ritornando allo stato attuale, all'opera già fatta, vediamo un netto progresso sull'edilizia residenziale corrente, un miglioramento di qualità dell'alloggio medio e popolare, che l'edilizia privata, probabilmente troppo ostacolata dallo spirito di speculazione, fino ad ora non riuscì a raggiungere.

Alessandro Christen

Sotto: Studio delle ombre proiettate sugli edifici in progetto da edifici costruibili, a monte della via Terpi, a termine del regolamento edilizio (indicati in pianimetria con linea punteggiata).



Sopra: al solstizio estivo.
A lato: al solstizio invernale.

I collegamenti interessanti il traffico nazionale tra la pianura padana e l'Italia centrale sono nella regione pistoiese di particolare importanza: infatti di qui si dirama la statale n. 66 che si congiunge poi a S. Marcello con la statale n. 12 dell'Abetone e del Brennero, e la statale n. 64 del Passo della Porretta (q. 932). Quest'ultima rappresenta al momento attuale il collegamento più agevole per le limitate pendenze e le minori quote raggiunte. Il traffico pesante viene convogliato pressoché esclusivamente su questa arteria. Pistoia rappresenta inoltre il punto obbligato di passaggio anche per le strade che si diramano per Prato e Firenze da una parte e per Lucca, Pisa, Livorno dall'altra; in particolare assume importanza l'incrocio a sud ovest della città tra l'autostrada sovrapposta Firenze mare e le attuali n. 66 e n. 64.

Questo nodo stradale tra arterie di transito provenienti da nord e da sud è il problema più urgente per la sistemazione territoriale della zona di Pistoia: oggi infatti detto collegamento avviene attraverso le vie anguste della città; e in particolare gravita sulle vie Frosini e Pacinotti che, essendo quelle del quartiere industriale, serrato tra ferrovia e mura medicee, sono tra le meno adatte per la funzione di collettore del traffico nazionale.

Oltre a questo problema di collegamento delle arterie di transito vi è poi particolarmente vivo quello della penetrazione in città delle strade provinciali che adesso per la maggior parte attraversano i borghi sorti fuori le mura, mentre potrebbero giungere facilmente al centro urbano lasciando ai borghi il carattere artigiano e residenziale.

Liberato il complesso cittadino del traffico di transito potrà il suo problema urbanistico prospettarsi con maggiore chiarezza: la città trova oggi una delle sue principali ragioni di vita nei suoi orti e nei suoi vivai che giungono dalla campagna fino a ridosso delle mura medicee. Molto si è costruito lungo il perimetro esterno delle mura stesse, mentre nell'interno ampi spazi liberi e giardini rimangono ancora in continuazione degli antichi pomari: in essi può essere ricavata una fascia verde che fissando il valore plastico delle mura darebbe continuità al verde della campagna e respiro ai quartieri vicini.

E appunto questa caratteristica di «città nel verde» che i tecnici chiamati allo studio del piano regolatore generale si propongono di fissare anche per gli sviluppi futuri del nucleo urbano stesso.

F. Clemente e L. Savoli



L'attuale situazione degli affacciamenti di Pistoia con le strade statali e provinciali.

Lucania

Il 25 febbraio 1938 nel Comune di Balvano crollavano improvvisamente alcune case della parte nord occidentale, provocando vittime ed il lesionamento di diverse fabbriche. Dopo i primi soccorsi ed i provvedimenti immediati l'Ufficio del Genio Civile faceva eseguire degli accertamenti geologici al fine di appurare la causa che aveva prodotto la frana e per meglio conoscere le caratteristiche del terreno allo scopo di migliorarne possibilmente la stabilità.

Le indagini eseguite dal geologo ing. Mario Grossi dell'Ufficio Geologico di Roma portarono alla conclusione che il terreno costituito da uno sperone roccioso calcareo dell'Eocene, tutto circondato dal caratteristico flysch argilloso della medesima epoca, non presentava garanzia di sicurezza per la sua omogeneità e che d'altra parte nessuna miglioria e nessuna opera di consolidamento poteva effettuarsi nella parte franosa. Si veniva pertanto nella determinazione di proporre al Ministero dei LL.PP. lo spostamento parziale dell'abitato ai sensi della

Un piano per lo spostamento parziale di Balvano

Legge 9 luglio 1908 - N. 445.

Dopo accurato esame veniva indicato come terreno buono per lo spostamento quello compreso nella zona limitata da Corso Garibaldi, Via Caracciolo, Via Garibaldi e strada comunale Balvano. Questo terreno, anch'esso costituito da flysch argilloso, è in dolce declivio verso sud-ovest e presenta a m. 1,50 una leggera falda acquifera facilmente eliminabile con opportuni dronaggi.

Soprattutto la seconda guerra mondiale però lo spostamento non ebbe luogo, mentre si eseguivano solo le opere di consolidamento possibili e più immediate.

Nel 1948 l'Ufficio del Genio Civile di Potenza, riprendeva la pratica ed incaricava successivamente lo scrivente di redigere il piano di spostamento dell'abitato.

A norma dell'art. 67 e 69 della Legge citata venivano intanto compilati dal Comune due elenchi comprendenti, l'uno i capi famiglia ed i proprietari tenuti a sloggiare dalla parte di abitato in pericolo, e l'altro i capi famiglia che spontanea-

mente desideravano trasferirsi nella nuova zona acquistando, come per legge, il terreno a prezzo di costo.

Il numero di famiglie da alloggiare risultava perciò, in totale, di 123, di cui solo 69 obbligate per necessità a spostarsi dalla zona interessata dalla frana.

Il problema quindi consisteva nella lottizzazione dell'area a disposizione, la sola accertata come buona geologicamente nelle immediate vicinanze del paese, e misurante circa mq. 15.450. Essa poteva considerarsi un grande isolato, irregolare, perimetralmente edificato per i quattro quinti e circondato dalle vie già dette. A prima vista perciò il lavoro di progettazione non avrebbe dovuto presentare difficoltà eccezionali. Senonché non potendosi prevedere tipi edili plurifamiliari, sia per il tradizionale carattere dell'abitato esistente e sia per le prescrizioni di legge che stabiliscono la cessione gratuita di 100 mq. di terreno a ciascun capo famiglia per la successiva edificazione con il contributo dello Stato, bisognava suggerire una



Planimetria del nuovo nucleo abitato progettato per lo spostamento parziale di Balvano e plastico della sistemazione con veduta da sud-ovest.

lottizzazione estensiva. Il che, anche usando il tipo edilizio unifamiliare più denso (la schiera), comportava la necessità di una maggiore disponibilità di area per potere alloggiare le 123 famiglie elencate. Si è cercato pertanto preliminarmente di inquadrare il problema particolare della lottizzazione e sistemazione conseguente delle famiglie già dette, nelle linee più generali di un piano regolatore. E ciò allo scopo di poter indicare la più appropriata zona di ulteriore espansione atta a comprendere non solo le famiglie che non si riusciva a sistemare nel terreno a disposizione, ma anche la popolazione sopraddensata dell'abitato, distribuita a tre persone, in media, per vano, oltre gli animali da cortile (suini, galline, ecc.) con cui è frammechiata nell'80% delle case.

Dall'esame topografico-urbanistico del territorio comunale, montagnoso e privo di strade, è emerso che, salvo i necessari accertamenti geologici, il terreno più adatto per una futura espansione dell'abitato, il quale trovasi fra l'altro in posizione eccentrica rispetto al territorio amministrativo, è da individuarsi nella zona prossima e soprastante (lato sud) alla Stazione ferroviaria. Detta zona oltre alla vicinanza con il vecchio nucleo, con il cimitero e con la ferrovia presenta il vantaggio di poter essere facilmente allacciata all'unica strada comunale che attraversa il territorio, la Balvano-Ricigliano.

Rimandata così ad un secondo momento la sistemazione delle famiglie che volontariamente avevano fatto richiesta di trasferirsi, non rimaneva che il problema di lottizzare

il terreno a disposizione in maniera tale da potere edificare il massimo numero possibile di casette a schiera, abbinate ed isolate atte a contenere tutte, o quasi, le 69 famiglie obbligate a lasciare la zona franosa. In definitiva però pur facendosi guidare da criteri pratici, non disgiunti dalla teoria e dalla tecnica urbanistica, si è riusciti a dare ricovero solo a 63 famiglie. E questo anche perché nella stessa zona si è dovuto comprendere un edificio pubblico che accogliesse una scuola elementare di 6 aule, servizi relativi e palestra coperta adibibile a sala di riunione sia per la scuola che per l'annesso Municipio. Questo sistemato in un corpo di fabbrica avanzato, consta di 4 locali al pianterreno e 6 locali, sala consigliare ed uffici, al 1° piano. A pianterreno sono previsti ambienti destinati ad ufficio postale,

ambulatorio, Vigili urbani, ecc.

Le schiere di casette sono di due tipi (A e B) e comprendono rispettivamente 25 e 28 alloggi con 5 vani utili ciascuno. La superficie occupata da ogni casetta è di mq. 56. Ciascuna casetta è alta m. 7. Le schiere sono distanziate mediamente 10 m. l'una dall'altra. Le casette isolate sono 4 con 6 vani utili ciascuno. Esse occupano una superficie di mq. 80 e sono alte pure 7 metri. Nelle schiere di tipo B è stato previsto uno sfalsamento delle casette per dare loro un maggiore adattamento al terreno in declivio. Nella composizione urbanistica dell'insieme si è cercato di rimanere il più che fosse possibile aderenti alla natura ed andamento del terreno, nonché all'ambiente caratterizzato da casette unifamiliari sistematicamente disposte in uno schema viario tortuoso, dominato da un contrafforte roccioso sul quale si erge il vecchio castello medioevale.

Balvano che vanta origini antichissime, secondo il Giustiniani (1), nella numerazione del 1532, fu tassata per fuochi (2) 65, in quella del 1545 per 95, nell'altra del 1561 per 109, nella quarta del 1595 per 170, nel 1648 per 160, ed in quella del 1669 per 101, mancante già di fuochi 59. Nel 1561 si rovinò per un terremoto accaduto in quell'anno nel di 31 luglio ad avviso del Paeca. Il Giustiniani dice pure che nel 1797 Balvano contava 3482 abitanti.

Secondo altre fonti nel 1861 raggiunse i 3900 e nel 1873 ne aveva 4172. Secondo il censimento del 1930 ne assommava quasi la metà, cioè 2231, con tendenza però all'aumento tanto che nel 1949 contava 2931 anime.

La sua economia, essenzialmente agricola, è delle più povere come può facilmente desumersi dal fatto che nell'allevamento del bestiame prevalgono gli ovini (3593 unità nel 1930) ed i caprini (681 unità nello stesso anno) contro bovini 271, equini 220 e suini 178.

Le condizioni di vita potrebbero essere migliorate e la popolazione potrebbe essere più utilmente distribuita nel territorio comunale ove, in una pianificazione regionale, fossero previste quelle trasformazioni agrarie e fondiarie auspicate. Balvano ha una sola strada comunale e la ferrovia che lo riallacciano al resto del territorio nazionale ed ha una popolazione sparsa che non raggiunge il centinaio di abitanti.

Domenico Andricello

(1) Lorenzo Giustiniani - « Dizionario Geografico Storico del Regno » - Napoli - presso F. & M. Manfredi - 1797 - Tomo II.

(2) « Fuochi » equivale a famiglie.



«I contadini... piccoli, neri, con le teste rotonde, i grandi occhi e le labbra sottili non hanno nulla dei popoli conquistatori passati sulla loro terra, ma ricordano le figure italiche antichissime». (Carlo Levi in *Cristo si è fermato a Eboli*, dei Saggi Einaudi).

Sopra: Comune di Balvano. L'area da lottizzare, circondata da casette per la quasi totalità del suo perimetro, vista dall'alto dell'antico castello.

Sotto: Panorama dell'abitato di Balvano con il castello, visto da uno dei tornanti della strada comunale di accesso.



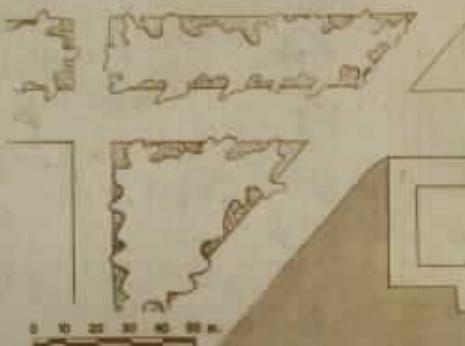


Via Piccinni

Corso Vittorio Emanuele



Corso Cavour



Veduta e pianimetria della costruzione in Corso Vittorio Emanuele a Bari.

Puglie

Si deve evitare lo scenario che sta per nascere al corso Vittorio Emanuele...

Il titolo è ad effetto e tutti hanno letto avidamente la lettera aperta che doveva «illuminare la pubblica opinione e gettare l'allarme presso le competenti autorità».

Il fatto, riportato alle sue reali proporzioni è questo: l'isolato che segna la fondazione del borgo murattiano, formato di bruttissimi edifici a un solo piano e staticamente non in buone condizioni, è stato approntato per la demolizione e successiva ricostruzione.

Trattandosi di edilizia privata è naturale che i criteri di ricostruzione siano di speculazione, ma la stessa centralità dell'area impone un'edilizia a carattere nettamente signorile e non viceversa come artatamente da qualche interessato vorrebbe farsi supporre.

Il progetto dell'architetto Vittorio Chiaia presentato all'approvazione — che a quanto ci risulta è stato osteggiato dai cosiddetti amanti del decoro della città e del suo carattere d'arte (?) — studia una soluzione di massima dell'intero isolato, impostandola però per una realizzazione graduale, e prevede un edificio a 9 piani salvo l'angolo verso mare ove lo sviluppo in altezza è nettamente maggiore con un'architettura lineare e ariosa senza pretese di monumentalità fuori posto.

A noi non sembra il caso — come proposto — di studiare soluzioni simmetriche con l'altro lato del corso Vitt. Emanuele, in quanto l'edilizia della strada ha fisionomia nettamente diversa segnando l'arteria il limite tra la città vecchia e quella nuova, e l'accordo a nostro parere può nascere

solo dal contrasto tra l'edilizia minuta e a piccoli fronti della prima con l'opposta del borgo murattiano a isolati regolari, specialmente poi se si avrà cura di trasformare l'ampio marciapiede dividente le due sedi stradali del corso in una fascia verde con masse di fiori e alberi di essenza e aspetto più verdi di quelli esistenti.

La soluzione in altezza studiata per l'angolo verso mare sorge spontanea ed è da ap-

provare anche se in deroga alla massima consentita dal regolamento edilizio.

La difficoltà vera, ma a carattere temporaneo, è quella del non raggiunto accordo tra i vari proprietari e inquilini dell'isolato, per ragioni non puramente affettive, per cui la realizzazione dell'intera costruzione non appare possibile inizialmente. Questo però non deve preoccupare le Autorità tutorie in quanto che i permessi

di costruzione potranno venire concessi solo se in accordo al progetto iniziale e all'eventuale comparto edilizio da approvare, cosa anche prevista dall'attuale legge urbanistica.

AL CONSIGLIO COMUNALE

Il piano regolatore sarà rielaborato dagli arch. Piacentini e Calza Bini

Il Consiglio Comunale, nel prossimo suo riunione, approverà la modifica del Piano Regolatore, attualmente in discussione.

La questione, ormai annosa, del piano regolatore è stata finalmente decisa dal Consiglio Comunale dopo lunghe discussioni, capziose e prive di quella serietà che l'argomento imponeva.

Dobbiamo innanzi tutto lealmente ammettere che nel Consiglio Comunale gli esperti in materia erano pochissimi e per giunta divisi secondo idee preconcette non precisamente tecniche. E la cosa peggiore di tutta la discussione è stata l'ostilità non per persuasione, il credere in «verba magistri» non perché convinti di una superiorità ma solo per un'assonanza mnemonica puramente di cronaca.

La compattezza del voto — lo si è potuto constatare anche dai più estranei alla vicenda — è risultata dalla lotta contro un nominativo e non dal desiderio di vedere prescelto un urbanista che desse affidamento di superiorità tecnica e di conoscenza della città e dei suoi interessi.

Le discussioni sull'argomento sono state spesso bizantineggianti tanto da far desiderare una decisione quale che fosse pur di dotare Bari di un piano regolatore.

Enzo Minchilli



Piano regolatore a Molfetta

La città nuova manca sino ad oggi di un piano regolatore che imposta chiaramente le direttive di sviluppo dell'edilizia cittadina dando un volto a questa bella e industriosa città.

La Giunta Comunale ha ora

deciso di fare elaborare il piano dall'Ufficio Tecnico opportunamente potenziato ed integrato, con l'assistenza di una Commissione locale e la direzione di un consulente urbanista da scegliersi in campo nazionale.

Campania

Una soluzione di compromesso nel piano regolatore di Pompei

Il piano regolatore generale Comunale di Pompei, redatto a spese ed a cura dello Stato, contro ogni disposizione legislativa vigente, prevede fra l'altro la deviazione del tratto della strada nazionale n. 18 che da Pompei porta a Scafati. Noi riconosciamo la necessità di tale deviazione che osiamo addirittura definire *fondatale* per la sistemazione razionale di quella cittadina, ma discordiamo con il tracciato previsto dai progettisti. Essi infatti nell'intento di allontanare il traffico voluminoso e pesante che attraversa attualmente la piazza del Santuario, lambendo lo stesso Tempio, pur deviando nel giusto punto il tracciato (sbocco dell'autostrada Napoli-Castellammare) fanno poi passare la strada nella piazza antistante alla stazione «Valle» delle Ferrovie dello Stato. A parte questo grave errore, la nuova strada anziché proseguire in rettilineo fino a Scafati, come il terreno suggerisce e come la necessità di sviluppare verso est l'agglomerato impone, devia subito dopo la piazza della Stazione per raggiungere in diagonale l'antico tracciato a soli 600 m. di distanza dal Tempio. Questa soluzione del problema suggerita dalla A.N.A.S., non solo rappresenta un inutile e dannoso compromesso dal punto di vista della viabilità considerata a sé stante, ma dà origine ad uno schema viario interno del previsto quartiere di sviluppo vizioso e forzato.

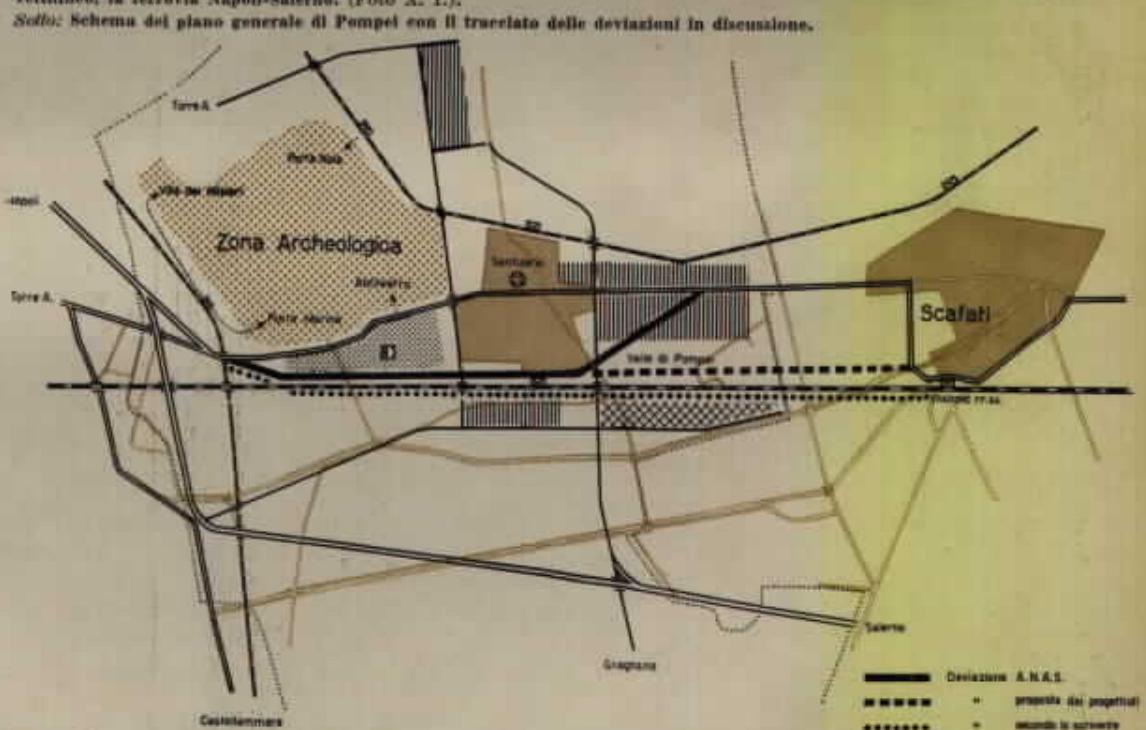
Averemmo voluto a tal proposito che i progettisti avessero mostrato più coraggio e maggiore decisione ed anziché suggerire un secondo schema stradale del nuovo quartiere, più logico e naturale, a sola testimonianza della loro preparazione tecnica, si fossero opposti al compromesso A.N.A.S. promettente la immediata realizzazione di una soluzione errata.

Rimandare ad altri tempi la soluzione giusta di un problema urbanistico per realizzare oggi quella che già in partenza si riconosce non rispondente alle necessità di una razionale e duratura sistemazione è un espediente che mal si accorda con la tecnica e con l'economia.

La vera, definitiva soluzione del problema viario di Pompei sta, a parer nostro, nel prevedere un tracciato della nazionale n. 18 che deviando verso sud in corrispondenza dello sbocco dell'autostrada Napoli-Pompei prosegue, dopo avere sovrappassato la linea ferroviaria Napoli-Salerno-Reggio Calabria, mantenendosi parallela a questa dal lato sud fino a Scafati, innestandosi alla Scafati-Gragnano e risalendo questa per breve tratto fino ad incontrare di nuovo la nazionale. Con questo tracciato si risolverebbe anche l'attuale tor-



Sopra: Veduta aerea dell'antica e della nuova Pompei con la strada nazionale oggetto della errata deviazione. In basso: Schema del piano generale di Pompei con il tracciato delle deviazioni in discussione.



tuso attraversamento dell'abitato di Scafati.

Ma qui noi non vogliamo fare la critica al piano che pur presenta dei pregi, intendiamo invece muovere guerra ai compromessi, specie quando questi si risolvono in uno sperpero del pubblico denaro, attuando soluzioni unilaterali di un problema più generale e complesso. Diciamo di più, la A.N.A.S. che pur in sede di studio del piano in questione aveva suggerito la soluzione descritta come la sola oggi realizzabile, trascurando ogni aspetto e riflesso urbanistico prossimo e futuro, senza attendere l'approvazione del

piano (ancora all'esame dell'Amministrazione comunale nel gennaio 1950), con una solerzia degna di miglior causa va picchettando il terreno per realizzare un tracciato della deviazione del tutto differente da quello, a quanto ci consta, concordato con i progettisti.

Chiediamo all'A.N.A.S. perché si ha tanta fretta, perché non si aspetta che il piano venga esaminato ed approvato come per legge, dopo il vaglio delle opposizioni presentate in sede di pubblicazione?

La deviazione della statale è necessaria, ma non impellente, né indifferibile; e tanto meno

urge realizzarla in modo errato. D'altra parte, per quanto ci consti, nessun decreto prefettizio o di altra autorità competente è stato emesso per dichiarare di pubblica utilità tale opera per la cui realizzazione è necessario effettuare degli espropri prima ancora di passare al picchettamento del terreno.

Così procedendo non si serve né la tecnica, né lo Stato e, come sempre, si compromette il razionale sviluppo dei centri abitati col creare, complicandoli, nuovi problemi urbani-stici.

Domenico Andricello

Notiziario dell'Istituto

Attività del Consiglio Direttivo Nazionale e della Giunta esecutiva.

Gli organi centrali dell'Istituto hanno tenuto varie riunioni in cui, oltre a questioni di ordinaria amministrazione, sono stati trattati vari argomenti interessanti l'attività dell'Istituto.

L'ing. Adriano Olivetti in seguito alla sua elezione a presidente dell'Istituto aveva presentato le proprie dimissioni da direttore della Rivista. Il Consiglio Direttivo ha unanimemente pregato l'ing. Olivetti di voler continuare la sua attività di direttore.

Il Presidente dell'Istituto è stato nominato rappresentante dell'INU nella Commissione del Fondo per l'incremento edilizio in considerazione della importanza che l'iniziativa dovrà avere per lo sviluppo urbanistico ed edilizio del Paese. L'ing. Adriano Olivetti ha accettato la nomina unicamente per la fase iniziale, dichiarando che avrebbe consegnato la carica ad altro Membro dell'Istituto nel più breve tempo possibile.

Sono stati altresì nominati l'ing. arch. Eugenio Fuselli, su segnalazione della Sezione Ligure, nella commissione per l'esame del piano paesistico di San Remo; il prof. Giuseppe Samonà nella commissione giudicatrice del Concorso Nazionale per l'Auditorium di Roma; l'arch. Mario Ridolfi nel Comitato Tecnico dell'Istituto per la sperimentazione e gli studi per l'edilizia; l'arch. Leopoldo Rota, su segnalazione della Sezione Emiliana, nella Commissione Consultiva Regionale per lo studio del Piano Territoriale delle Marche.

Degli altri provvedimenti diamo singole notizie.

Nomina di nuovi Membri effettivi.

Nelle riunioni del 29 e 30 luglio u. s. il Consiglio Direttivo Nazionale ha deliberato, con le formalità di cui all'articolo 4 dello Statuto, la nomina dei seguenti Membri effettivi: Barbin dr. arch. Giovanni (Venezia); Di Castro dr. architetto Angelo (Roma); Forti dr. arch. Giordano; Greco dr. arch. Saul (Roma); La Padula dr. arch. Attilio (Roma); Lugli prof. Giuseppe (Roma); Marino prof. arch. Roberto (Roma); Pallottini dr. architetto Mariano (Roma); Passanti dr. arch. Mario (Torino); Sansoni dr. arch. Renzo (Bologna); Scattolin dr. arch. Angelo (Venezia); Tomassino dr. arch. Salvatore (Roma); Venturi dr. arch. Ghino (Roma).

IL PRESIDENTE DELL'ISTITUTO RICEVUTO DALL'ONOREVOLE DE GASPERI

L'ing. Olivetti ha presentato all'on. De Gasperi i voti conclusivi del 3° Congresso Nazionale di Urbanistica ed ha riferito sull'attività passata e futura dell'Istituto. La visita ha avuto come scopo preminente l'attirare l'attenzione del Presidente del Consiglio dei Ministri sull'opportunità di dare al nostro Istituto quella importanza nel campo della vita nazionale che urgentemente è richiesta dalla situazione generale.

Mostra dell'edilizia ad Hannover.

L'Istituto Nazionale di Urbanistica è stato invitato dalla Deutscher Verband fur Wohnungswesen Städtebau und Raumplanung a partecipare alla Mostra dell'edilizia che si terrà ad Hannover nel mese di luglio 1951, sotto il patronato del presidente della Repubblica Federale Tedesca.

Il 9 e il 10 luglio si terrà pure ad Hannover il Congresso annuale dell'Associazione Tedesca dell'Abitazione, dell'Urbanistica e della Pianificazione regionale.

Nel prossimo numero daremo più ampie notizie sulla mostra, che si promette interessante sia per l'organizzazione che per le manifestazioni di cui sarà ricca.

Concorsi INA-Casa.

Amministrazione comunale di Bari. Scadenza 23-12-1950. Partecipazione regionale.

Amministrazione comunale di Alessandria. - Scadenza 13-12-1950. Partecipazione regionale.

Amministrazione comunale di Capri. Scadenza 31-12-1950. Partecipazione nazionale.

Istituto Case Popolari di Bolzano. Scadenza 31-12-1950. Partecipazione regionale.

Amministrazione Provinciale di Como. Scadenza 31-12-1950. Partecipazione nazionale.

Istituto Case Popolari di Perugia. Scadenza 31-12-1950. Partecipazione regionale.

Istituto Case Popolari di Gorizia. Scadenza 28-12-1950. Partecipazione provinciale.

Amministrazione comunale di Viareggio. - Scadenza 31-12-1950. Partecipazione regionale.

Per eventuali informazioni dettagliate rivolgersi agli Enti banditori.

Necrologio.

Il 31 agosto u. s. in un incidente aereo è deceduto il Cavaliere del Lavoro ing. Aurelio Aureli, Membro effettivo dell'Istituto di Urbanistica e socio corrispondente fin dalla fondazione.

L'Istituto Nazionale di Urbanistica si associa al dolore della famiglia.

Il XX Congresso Internaz. dell'Abitazione e dell'Urbanistica

Dal 27 agosto al 2 settembre è stato tenuto ad Amsterdam il XX Congresso Internazionale dell'Abitazione e dell'Urbanistica indetto dalla International Federation for Housing and Town Planning, della quale fa parte il nostro Istituto, che è stato ufficialmente rappresentato da una delegazione presieduta dal prof. ing. Cesare Chiodi.

Il Congresso è stato aperto dal Ministro dei Lavori Pubblici olandese dr. Spitzén e dal Borgomastro di Amsterdam dr. d'Ailly, e presieduto da Sir George Pepler, delegato inglese e presidente della International Federation for Housing and Town Planning. Vi partecipò anche il ministro inglese della Ricostruzione, Lord Silkin.

A presiedere le quattro sedute generali per la discussione dei temi furono chiamati i Presidenti delle delegazioni: italiana, francese, olandese e inglese. Il Presidente della delegazione italiana ha diretto la discussione sul tema «L'applicazione pratica dei metodi urbanistici».

I temi trattati nelle altre tre sedute generali furono rispettivamente: «La funzione delle associazioni volontarie per la costruzione di abitazioni»; «Prefabbricazione e le nuove tecniche costruttive» e «La sistemazione delle città e delle campagne e l'industria».

Secondo le consuetudini di questi congressi, oltre alle sedute plenarie per la discussione dei quattro temi fondamentali si ebbero riunioni di Gruppi di Studio per discutere i seguenti argomenti:

- 1) Le norme dei piani regolatori;
- 2) i piani regolatori per le agglomerazioni rurali;
- 3) la formazione dell'urbanista;
- 4) gli impianti urbani per la ricreazione;
- 5) la composizione della popolazione dei quartieri residenziali;
- 6) le abitazioni per categorie speciali;
- 7) i metodi per lo studio della riduzione dei costi di costruzione;
- 8) i metodi moderni di amministrazione delle abitazioni.

Sui vari temi sono pervenute numerose relazioni da parte delle 23 Nazioni aderenti al Congresso. Le relazioni italiane sono state promosse e

curate dal nostro Istituto e redatte dal prof. Virgilio Testa e dall'arch. Gino Cipriani, che tuttavia non furono presenti al Congresso.

Dobbiamo rilevare che la Delegazione italiana è stata molto ridotta di numero: delle Amministrazioni pubbliche è stato rappresentato il solo Comune di Milano; lo Stato, le Regioni, le Province ed i Comuni non hanno partecipato al Congresso. Sarà opportuno ed utile in avvenire una più larga partecipazione di studiosi e di rappresentanti di Enti a queste manifestazioni internazionali.

A latere del Congresso, si è tenuta una Mostra internazionale dei Piani Regolatori. Numerose nazioni hanno partecipato all'importante rassegna: interessanti soprattutto le mostre dell'Austria, della Germania, dell'Olanda, del Belgio e dell'Inghilterra.

Nell'Assemblea finale della Federation International for Housing and Planning il rappresentante dell'Istituto Nazionale di Urbanistica prof. ingegner Cesare Chiodi è stato riconfermato alla unanimità Vice-Presidente della Federazione stessa.

Il Congresso ha presentato la seguente risoluzione:

«Il XX Congresso della Federazione Internazionale dell'Abitazione e dell'Urbanistica segnala caldamente ai Governi e all'opinione pubblica di tutti i paesi, l'importanza vitale di una chiara politica in vista della previsione dell'utilizzazione del suolo urbano e rurale.

«È ora provato che questa previsione è necessaria per il mantenimento e il miglioramento del livello dell'abitazione, tanto dal punto di vista sociale che economico, per la regolazione degli spazi liberi occorrenti alla salute, al lavoro e alla ricreazione, per stabilire un legame armonioso tra le città e la campagna, al fine di evitare i percorsi troppo lunghi tra le abitazioni e i luoghi di lavoro.

«Poiché i metodi urbanistici potranno variare secondo i diversi paesi, le condizioni fisiche e le circostanze, ma il bisogno di previsione e dell'esercizio di un certo controllo sulla zonizzazione, sulla densità edilizia, e sulla localizzazione dell'industria, è comune a tutti i paesi, se non identico, il Congresso considera che questo controllo debba essere una delle maggiori preoccupazioni di ogni governo e basarsi su una opinione pubblica sempre vigilante».