

**Direttore
Comitato direttivo**

Adriano Olivetti

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

**Redattore capo
Segretaria di redazione
Redattori regionali**

Giovanni Astengo

Maria Vernetto

Piemonte: Nello Ronacco, Aitaldo Daverio
Lombardia: Ezio Cerutti, Vincenzo Colombo, Eugenio Gentili

Veneto: Giovanni Barbin
Liguria: Alessandro Christen, Mario Labò
Emilia: Renzo Sansoni, Vittorio Gandolfi
Toscana: Fernando Clemente, Leonardo Savioli
Lazio: Federico Gorio, Ludovico Quaroni
Campagna: Domenico Andriello
Puglia: Enzo Minichilli
Sardegna: Vico Mossa
Sicilia: Eduardo Caracciolo, Vittorio Zilino

**Legislazione Urbanistica
Letteratura urbanistica
Notiziario dell'Istituto**

Francesco Cuccia

Bruno Zevi

Mario Zocca

Corrispondenti esteri

Argentina: Cino Caleaprina - Instituto de Arquitectura y Urbanismo - Tucuman

Belgio: Jean Paquay - 34, Rue du Fossé-Aux-Loups

Bulgaria: Trendafil K. Trendafiloff - Rue Zar Samuil 24 Sofia

Canada: E. G. Fahud - Secretary of "The Institute of Professional Town Planners" - 24 Bloor Street East, Toronto 2

Cile: Alfredo Johnson Villalino - Calle A. Amunategui 75 - Santiago

Cuba: Elvira O'Bois - Calle 10 n. 313, Almendares Mariano - Habana

Francia: Robert Auselle 45, Quai de Bourbon Paris 4^e

Inghilterra: Anthony Chitty - 20 Gower Street - London W. C. 1

Israele: Vito A. Volterra - 10, Sdroth Ha-Carmel - Haifa

Messico: Mauricio Gómez Mayorga - Explanada 1345 Lomas - México 10, D. F.

Perù: Mario Blanco - E. Martín, 595 Lima Miraflores

Svezia: Maria Teresa Ferrari - Italianaka Legationen - Hovkill - Stoccolma

Svizzera: Glens - Hottingerstrasse 11 - Zürich

Sud Africa: Mario Denis Baldocchi - 26 Paul Kruger Drive - Groenwoud Tvl.

Ungheria: Emerich Halász - IV Bécsi, n. 1 - Budapest

U.S.A.: Miss Elaine Freeman - 551 Second Avenue New York, 10 - Frederick Guthrie - 230 West 41 st. Street - New York, 18.

**Presidente
dell'Istituto Nazionale
di Urbanistica**

Leone Cattani

Vicepresidente

Paolo Rossi de Paoli

Tesoriere

Aldo Della Rocca

Giunta Esecutiva

Giovanni Astengo

Fausto Natoli

Luigi Piccinato

Cesare Valle

**Consiglio Direttivo
Nazionale dell'Istituto**

Leone Cattani

Paolo Rossi De Paoli

Domenico Andriello

Giovanni Astengo

Salvatore Caronia

Vincenzo Colombo

Luigi Carlo Daneri

Aldo Della Rocca

Guido Ferro

Alberto Legnani

Armando Melis De Villa

Saverio Muratori

Fausto Natoli

Adriano Olivetti

Luigi Piccinato

Ferdinando Poggi

Ludovico Quaroni

Nello Ronacco

Giuseppe Samonà

Cesare Valle

Sommario

Pag. 3 Urbanistica assente

» 7 Geografia e urbanistica

» 12 Pianificazione territoriale in Germania

» 21 Mostra del piano regolatore di Filadelfia

» 21 Il piano di Reggio Emilia

» 40 Progetto definitivo per la sistemazione della zona ex Piazza d'Armi a Roma

» 42 La viabilità nella Sicilia antica

» 47 Rassegna Legislativa

» 51 Legislazione estera

» 52 Notiziario estero

» 55 Il centenario della nascita di Ebenezer Howard

» 57 Lo spazio nella città ellenica

» 60 Rassegna didattica

» 61 Cronache urbanistiche

» 79 Notiziario dell'Istituto

» 80 Congressi

di Giovanni Astengo

di Bruno Nici

di E. A. Gutkind

di Eraine Freeman

di Franco Albini, Luisa Castiglioni e Giancarlo De Carlo

di Federico Gorio

di Giuseppe Tesoriere

di Francesco Cuccia

di J. Osborn

di Bruno Zevi

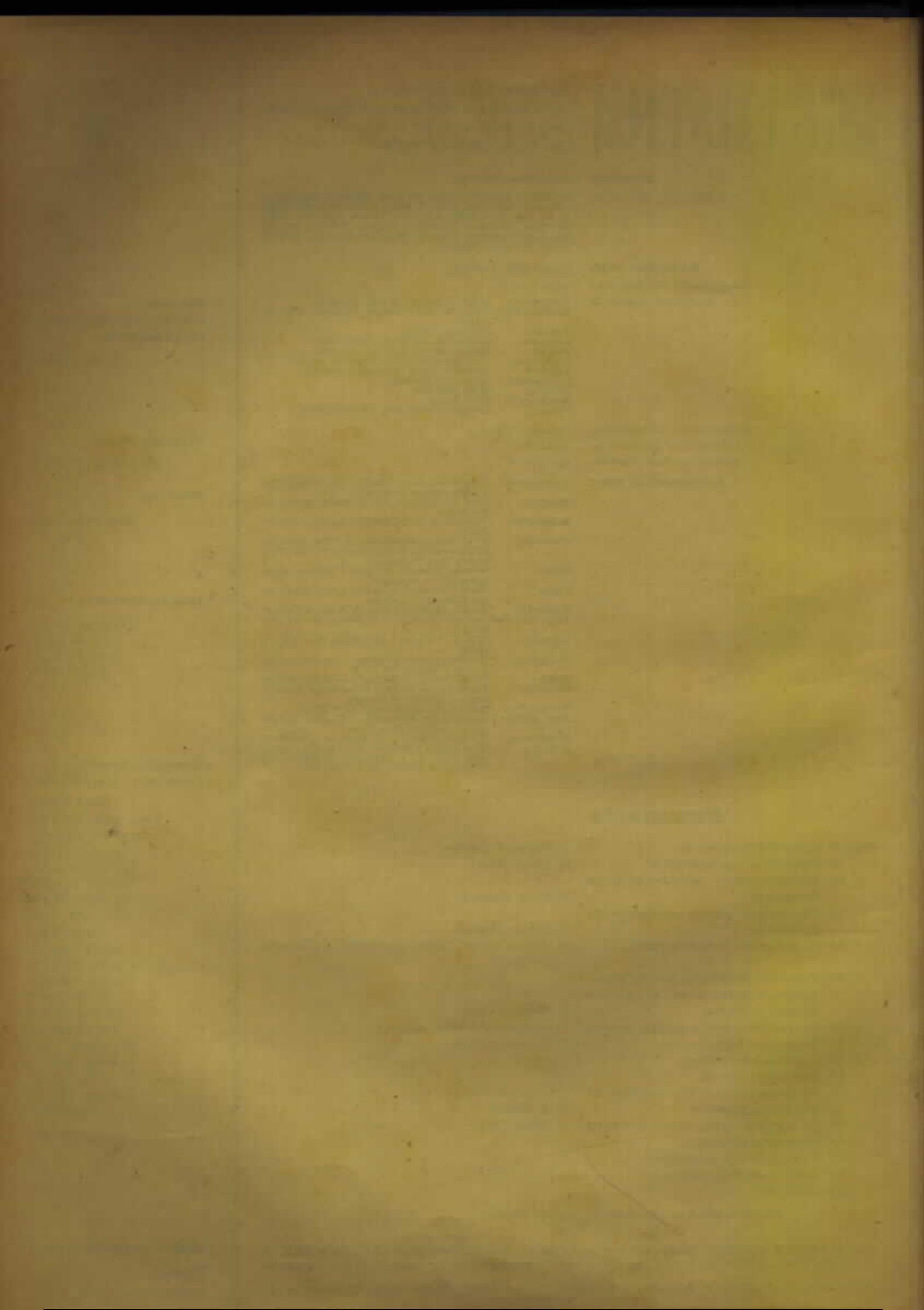
Impaginazione e copertina di *Egidio Bonfante*

ABBONAMENTO A 4 NUMERI: ITALIA Lire 6000 (soci I.N.U. e studenti L. 2500); Estero Lit. 5.500, \$ U.S.A. 5.
ABBONAMENTO A 8 NUMERI: ITALIA Lire 6000 (soci I.N.U. e studenti L. 2500); Estero Lit. 11.000, \$ U.S.A. 14.

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

**Sede dell'Istituto:
Roma**

Langheverre Tordinona, 1



Urbanistica assente

di Giovanni Astengo

Si è costruito molto in questi ultimi mesi. La notizia potrà forse rallegrare chi si accontenta di una pura constatazione quantitativa, non certo chi, esaminando il complesso di queste opere, avverte immediatamente nella quasi totalità di esse l'assenza di un adeguato impianto urbanistico.

La enorme massa edilizia, alimentata dalle varie sovvenzioni statali, anziché confluire alla formazione di quartieri organici, dettagliatamente studiati e cautamente inseriti nel paesaggio, si va frantumando in una miriade di piccoli frammenti, che piovono casualmente qua e là sul terreno, adattandosi pigramente con qualche compromesso alle situazioni preesistenti. I risultati sono quelli che sono, sia nelle grandi città che nei piccoli borghi: un'edilizia anarchica nelle zone centrali, un'edilizia grossolana nelle zone periferiche. Blocchi di case che ripetono con indifferenza le disposizioni planimetriche più banali e più tradizionali, o, nei migliori dei casi, applicano a ripetizione la semplicistica e monotona formula del raggruppamento a schiere parallele, stampigliate all'infinito, e che mai, in nessun caso, si propongono la formazione di un « nucleo », di un « ambiente ». Indifferenza assoluta rispetto ai futuri abitanti, alla loro composizione familiare, al loro raggruppamento sociale, ai bisogni di tale raggruppamento. Indifferenza assoluta all'ambiente umano e all'ambiente naturale, in una parola, assoluta indifferenza urbanistica. Qualche casone in più, e basta.

Eppure, si obietterà, si sono fatti e si continuano a fare ufficialmente dei piani, e si citeranno i 300 piani di ricostruzione ed i continui « concorsi » di piani regolatori.

Ma a che servono tanti piani di ricostruzione, se la ricostruzione dei grandi centri è avvenuta al di fuori di ogni piano e se i piani di ricostruzione, approntati per i piccoli centri, sono, nella stragrande maggioranza, inoperanti, o perchè intimamente errati, per difetto o per eccesso, rispetto alle reali esigenze e perciò accantonati dalle Amministrazioni, oppure perchè abbandonati nell'esecuzione a mani inesperte, o perchè violati impunemente dai costruttori?

A che servono tanti concorsi, questa nostra strana malattia nazionale, se i concorsi, così come sono condotti, servono solo a disperdere e ad esaurire le energie dei partecipanti, e regolarmente non hanno seguito?

A che servono infine gli stessi piani generali esistenti ed approvati (e sono ben pochi), se essi non vengono poi vivificati ed integrati dai piani particolareggiati esecutivi? Se è facile constatare che i piani particolareggiati sono quelli che veramente contano, in definitiva, dal punto di vista realizzativo, in quanto essi soli permettono di far coagulare la massa edilizia in unità di quartiere, di farla lievitare, di articolarla in nuclei vivi ed aderenti alla struttura sociale e psicologica degli abitanti e di configurare plasticamente in modo omogeneo questi nuclei e queste unità, perchè non è poi altrettanto facile vederli progettati ed attuati?

Perchè dunque non si fanno piani, oppure si fanno piani che non sono piani o sono piani soltanto a metà, cioè, in tutti i casi, si sciupano energie, ma non si giunge mai ad una concreta realizzazione urbanistica?

Perchè le varie recenti leggi sull'edilizia sovvenzionata continuano ad ignorare i collegamenti con la stessa legge urbanistica vigente, quasi che fosse possibile separare le due fasi, i due momenti di un unico operare e di un'unica realtà?

Evidentemente, se così stanno le cose, se cioè da un lato c'è una fuga continua, quasi sistematica, dell'attività edilizia dalla preparazione urbanistica, e dall'altro lato c'è un'intima incapacità realizzativa nell'attività urbanistica, è segno che tutta questa realtà di fatti, di comportamenti, di azioni, di previsioni, che hanno riferimento all'attività edilizia, non ha ancora trovato un suo equilibrato assetto, è segno che c'è una inconscia dispersione pluridirezionale di forze, che c'è

qualche grave difetto nella struttura istituzionale, che c'è una grande, passiva indifferenza ai problemi urbanistici, ma soprattutto è chiaro segno che esiste anche, largamente diffusa, radicata ed operante, una *mentalità* che contrasta attivamente, in mille modi diversi, le forze vive dell'attività urbanistica.

Cosicché, per effetto di questa situazione di squilibrio, di questa indifferenza e di questa opposizione, i promotori del rinnovamento urbanistico si sentono di fronte ad un « muro psicologico » ostile e spesso insuperabile, e, battuti sul terreno pratico, sono risospinti sulle asperità del terreno teorico e polemico: l'attività urbanistica continua perciò a restare confinata in una posizione *dottrinarica*, senza mai riuscire a passare alla fase attiva e concreta della *pianificazione*.

Che ci sia conflitto fra mentalità generale e tendenza al rinnovamento non può stupire, si tratta solo di stabilire ragionatamente ed obiettivamente se il complesso di idee, di opinioni, di prevenzioni e di pregiudizi, che compongono la mentalità degli indifferenti e degli oppositori, ha veramente in sé forza e peso, tali da soffocare ancora a lungo o definitivamente le forze innovatrici, o se queste ultime possiedono un'intima forza di convinzione, una coerenza logica e morale e una loro interna dinamica, capace di esercitare sulla mentalità generale un'efficace influenza, tale da rovesciare presto o tardi la situazione, e far sì che proprio le minoranze diventino domani caratterizzatrici di una futura mentalità generale.

Per giudicare sui termini di questa alternativa, in cui si impegnano le sorti della futura attività urbanistica, bisogna prima conoscere le forze in gioco.

Anzitutto, che la mentalità di opposizione sia una mentalità generale lo si deduce dal fatto che la si ritrova un po' dovunque, nel pubblico in genere, non sufficientemente informato e non sufficientemente persuaso che i problemi urbanistici sono i suoi problemi, nei proprietari e costruttori, che rigettano con orrore ogni accenno alla « pianificazione » come un'attentato personale all'esercizio della loro proprietà; ma là dove più essa si sviluppa e più ha efficacia di risultati è nella categoria dei « committenti ». Sono i politici, dai parlamentari ai consiglieri comunali, sono gli amministrativi, dagli alti funzionari ai tecnici comunali. Sono essi che « fanno fare », sono essi che hanno veramente la chiave della situazione. Un provveditore alle OO. PP., un sindaco, un assessore, un ingegnere capo può suscitare o soffocare l'iniziativa di un piano, può bloccare la compilazione o avviarlo alla più felice conclusione.

E soprattutto ad essi che costantemente si rivolge la fiduciosa attenzione e l'aspettativa degli urbanisti, ma è anche soprattutto da essi che gli urbanisti ritraggono usualmente le più amare delusioni. Non che essi siano tutti indistintamente contrari alla pianificazione urbanistica, è vero, ma è anche vero che proprio da essi partono quotidiane manifestazioni di indifferenza e di opposizione e che ad essi risale, in definitiva, la colpa del mancato coagulamento in ben definite e vive unità urbanistiche della grande e informe massa edilizia costruita o in costruzione.

Varrà dunque la pena di esaminare un po' da vicino gli argomenti di questa così tenace opposizione. Ricavati dai ritagli di giornali e dalla viva esperienza, sfrondati dalle fioriture verbali e dalle variazioni di circostanza, purificati dall'animosità, che spesso inquina i giudizi, catalogati e raggruppati, gli argomenti dell'opposizione potrebbero formare l'oggetto di un esteso studio di psicologia sociale su di una tipica « mentalità ». Ai nostri fini, per saggiare la consistenza di questi elementi, ci limiteremo all'esame di due soli grandi gruppi di obiezioni che si ritrovano generalmente alla base di ogni obiezione particolare: le negazioni di principio e le accuse di utopismo e di antieconomicità.

Quando si vuol cercare di demolire l'essenza stessa della pianificazione, si tenta di presentarla come un assurdo od una mostruosità. Le negazioni radicali partono quasi sempre dall'ipotesi che i piani urbanistici sono impossibili a farsi, perché la realtà è talmente complessa e in divenire da non poter essere compresa nella sua interezza, né prevista né tanto meno preordinata. I piani quindi, se anche si fanno, sono inutili e destinati a nascere morti. E non solo sono impossibili ed inutili, ma sono anche dannosi, perché soffocano l'iniziativa singola nella pretesa di incanalare a priori iniziative ed interessi e di imporre alla situazione presente uno sviluppo forzato ed arbitrario, in luogo di quello che spontaneamente si verrebbe formando.

Queste argomentazioni, che a prima vista sembrerebbero poggiare su fasciose profondità di ragionamento, poggiano invero su equivoci molto semplici di terminologia e su di un errato riferimento alla filosofia scettica. Infatti, da Protagora a Jaspers, gli scettici di tutti i tempi, nel denunciare con angoscia la « inafferrabilità » e la « in conoscibilità » della realtà « che sfugge », si sono sempre chiaramente e inequivocabilmente riferiti alla Realtà assoluta e trascendente, oggetto della « illusione filosofica », senza mai negare con questo la possibilità

della conoscenza della realtà empirica, temporale ed esistente, campo dell'indagine scientifica.

Nè problemi filosofici si pongono di certo nello studio della realtà urbana e territoriale, bensì unicamente problemi scientifici e pratici.

Ma se l'obiezione in sé non ha fondamento in senso assoluto, essa tuttavia contiene, non ce lo nascondiamo, un serio avvertimento a diffidare delle troppo facili semplificazioni e schematizzazioni. Ed in questo senso i moderni urbanisti, essi stessi pienamente consci della complessità e molteplicità del reale, con le loro più recenti indagini metodologiche e pratiche, integrando le analoghe ricerche della geografia antropica, della sociologia e della demografia, hanno contribuito ad abbracciare in un più ampio orizzonte la realtà urbana e territoriale, oggetto di pianificazione. D'altra parte, poiché si tratta sempre di realtà non assoluta, ma circoscritta, il vero problema della validità di queste indagini sta nella conoscenza dei loro limiti e nella valutazione del loro grado di approssimazione. Con queste precisazioni e con queste limitazioni cadono pure le riserve sulla *continua mutabilità del reale e sulla impossibilità teorica nella previsione*.

Certamente un piano che pretendesse di tutto risolvere, tutto prevedere e tutto preordinare, scendendo fin dall'inizio nei minimi particolari, cadrebbe nella più gelida mostruosità e nel ridicolo. E tali appaiono infatti i vecchi piani regolatori che pretendevano ad un tempo di esser generali e particolareggiati e portavano in sé la presunzione di una indefinita applicazione « a tempo indeterminato ».

Non per nulla è invalso a poco a poco l'uso, sancito dalla nostra vigente legge urbanistica, della *gradualità dei piani*: ad ogni stadio corrisponde non soltanto una diversa estensione di territorio, ma anche un successivo grado di approssimazione e di previsione.

Al piano di Milano 1927, caratteristico della vecchia concezione urbanistica ed esemplare cospicuo di piani veramente « nati morti », si contrappone quale prototipo della nuova concezione, la pianificazione di Amsterdam, iniziata in quello stesso anno ed esempio probante di vitalità e di organicità.

Ma ancora un'accusa fondamentale è contenuta nelle negazioni di principio: il « soffocamento delle libertà individuali ». Si apre con essa l'ormai vecchio dissidio fra attività individuale e collettiva, colla ricerca dei limiti reciproci. Senza neppure voler lontanamente sfiorare i dibattiti che su questo argomento si sono avuti in campo economico, basterà unicamente ricordare, ai nostri fini, che scopo della pianificazione territoriale è di concordare la creazione e la distribuzione di quei beni di consumo collettivo di carattere territoriale ed edilizio, attrezzature e servizi e strade e parchi, che la civiltà moderna pone in quantità sempre maggiore a disposizione dei consumatori, e di coordinare di conseguenza, ai fini del benessere collettivo, quanto in questo campo viene sottratto alla libera azione dei singoli, attraverso a quelle limitazioni giuridiche ed economiche che sono frutto di una convivenza basata su rapporti sempre più stretti di mutua dipendenza. Il piano urbanistico appare in definitiva come l'elemento equilibratore delle due sfere di attività pubblica e privata, per quanto riguarda l'occupazione e l'uso del terreno, e, come tale, lungi dall'essere impossibile, inutile e dannoso, diventa strumento indispensabile per le amministrazioni centrali e locali.

Altre volte invece la pianificazione urbanistica non viene negata nella sua stessa essenza, ma su di essa si appuntano le accuse di utopismo e di antieconomicità, che tendono comunque a demolire la possibilità di una sua pratica applicazione.

Si dice che i piani sono tutti poetiche utopie, che non si realizzano mai, perché a realizzarli occorrerebbero capitali enormi.

Che i piani costano: costano ad approntarli e costano ad eseguirli e che perciò è più economico non aver piani ed affrontare un problema dopo l'altro, senza far passi troppo lunghi, perché... il meglio è nemico del bene.

Ammettiamo anche noi che esistano studi urbanistici dichiaratamente utopistici, la cui ragione d'essere è unicamente quella di riflettere in una visione schematizzata un astratto sistema ideale; sono studi accademici o a scopo didattico, nè per essi si pone l'« accusa », che si rivolge invece a quegli studi che hanno pretesa di pratica attuazione. Ma per questi essa si pone, in termini concreti, solo quando sia realmente dimostrabile, cifre alla mano, la antieconomicità di una data soluzione, in confronto ad un'altra. Non si può porre invece in termini astratti, perché non si può sostenere, come tesi generale, che il preordinare le attività edilizie o comunque edificatorie ed il progettarne e coordinarne il complesso debba farle costare necessariamente di più che non il progettarne e l'eseguirne separatamente ed indipendentemente le singole parti; che se mai può esser più facilmente dimostrabile l'opposto, che cioè sia sempre possibile con opportuni accorgimenti far costare meno un complesso

di opere, che non la somma delle opere singole. Per convincersene basta pensare agli enormi oneri che le Amministrazioni hanno sostenuto e sostengono per attrezzare con strade, impianti e servizi pubblici le zone di generico ampliamento, nelle quali l'attività singola si va qua e là casualmente e sporadicamente avviando e quale risparmio esse potrebbero realizzare, se sapessero invece concentrare, e distribuire questa attività sul territorio, adeguando strade e servizi alla sola, stretta e reale necessità degli accrescimenti annuali.

Tuttavia tali accuse, variamente colorate, vengono usate molto spesso, e talvolta anche nell'incertezza o addirittura in malafede, perchè hanno in sé l'innegabile potere di ingenerare il dubbio e di frenare l'azione. Gli urbanisti devono perciò, per controbatterle, saper difendere le loro idee anche sul terreno della ragioneria ed imparare a valutare il bilancio economico delle operazioni dei piani regolatori generali e particolareggiati. Quando l'uso di questi bilanci preventivi fra attività e passività delle trasformazioni urbanistiche sarà penetrato nella pratica della nostra attività, così come è penetrato in Inghilterra o in U.S.A. o in Olanda, l'attività urbanistica non solo cesserà di apparire utopistica agli occhi degli amministratori, ma si sarà anche, lo ammettiamo, moralizzata in sé stessa.

Spariranno così veramente i piani « impossibili e fantastici » e il dibattito tecnico fra varie soluzioni si porrà sempre unicamente in termini di aderenza alle possibilità economiche.

Non che con questa proposizione vogliamo ripiegare noi stessi sulla miopia delle soluzioni frammentarie ed immediate, e rinunciare con ciò ad essere lungimiranti. Sarà infatti sufficiente abbracciare col piano un intervallo di tempo più ampio di una gestione annuale, per scoprire che, sempre restando in termini di stretta aderenza alla realtà economica, se si conglobano le cifre delle varie attività pubbliche e private per un determinato intervallo di tempo su di un determinato territorio, si raggiungono ben presto quelle ironizzate « cifre enormi » che purtroppo vengono realmente sciupate dalle Amministrazioni con estrema leggerezza ed inconsapevolezza.

Che se poi queste stesse cifre potranno un giorno essere incrementate con un sistematico incameramento del plus valore fondiario, come previsto dalla recente legislazione inglese, o con contributi volontari dei cittadini, come nel piano di Filadelfia o con sovvenzioni statali nelle zone depresse, ecco che le aumentate disponibilità renderanno possibili anche da noi quelle opere di risanamento, o comunque conducenti a minus valori, che fino ad oggi sono sempre state accantonate.

Pur tralasciando per brevità le numerose ramificazioni possibili nell'approfondimento di questi, che sono i due argomenti più radicali dell'opposizione e senza voler affrettare le conclusioni, che già si potrebbero ricavare, ci sia concesso da questo primo sommario esame, di trarre almeno questa elementare convinzione: che un ampio e profondo dibattito sui principi fondamentali della pianificazione urbanistica appare urgente ed indispensabile, se si vuole raggiungere un decisivo chiarimento in sede di giudizio, senza il quale non è possibile pretendere di smantellare ad una ad una le posizioni in sede pratica.

La discussione dovrà essere condotta sotto tutti gli aspetti: dal punto di vista della tecnica, dell'economia e della politica, perchè solo con un completo giro di orizzonte si potrà verificare la validità o meno delle asserzioni; essa sarà tanto più efficace, quanto più sarà personalmente condotta a viso aperto fra urbanisti da un lato e oppositori ufficiali dall'altra.

Né la discussione sarà soltanto una difesa per gli urbanisti, perchè dal confronto diretto delle opinioni potrà scaturire non solo una più esatta valutazione, ma anche talvolta una rettifica degli stessi principi. I due esempi riportati dimostrano infatti abbastanza chiaramente come argomentazioni, che in senso assoluto sono insostenibili, contengono tuttavia, in determinate situazioni, una certa quantità di vero.

Dalla discussione potranno quindi imparare entrambe le parti. Essa è infine urgente anche per un altro motivo: perchè le due forze in contrasto non possono continuare ad ignorarsi o a combattersi a distanza. Se vogliamo che l'urbanistica cessi dalla sua posizione dogmatica, se vogliamo non più continuare soltanto nell'elencazione di occasioni perdute, se vogliamo realmente modificare la mentalità dominante, se vogliamo che domani si costruiscano unità urbanistiche e non più soltanto case, ebbene è necessario che avvenga, e presto, l'urto delle forze.

Ma per questo non solo dovremo invitare a Congresso e trascinare alla discussione i principali esponenti della mentalità di opposizione, ma sarà necessario che anche gli urbanisti si dichiarino: che cessino di considerarsi unicamente dei depositari di scienza e d'arte per scendere nella lotta, per mostrare tangibilmente con argomenti e con fatti che cosa essi vogliono.

Geografia e urbanistica

di Bruno Nice

Geografia antropica ed urbanistica analitica sono fra loro strettamente compenstrate: pur differenziandosi negli scopi, in larga misura coincidono, come oggetto e metodo di ricerca, per quanto riguarda la rappresentazione dello stato di fatto di un determinato territorio e della popolazione ivi residente. E' perciò augurabile che apporti come questo del Prof. Nice diventino sempre più numerosi e che le relazioni personali e di studio fra i due gruppi di studiosi abbiano perciò a divenire sempre più frequenti e più stretti in modo da rendere un giorno non del tutto utopistica la aspirazione ad un fecondo lavoro svolto collettivamente, ai fini urbanistici, da gruppi di studiosi di differenti discipline.

La geografia dedica allo studio delle città uno dei suoi rami più fiorenti, che nel nome stesso di « geografia urbana » rivela una certa comunanza d'interessi con l'urbanistica.

Geografia urbana e urbanistica sono tuttavia nettamente differenziate perchè l'una considera le città come sono, l'altra come devono essere.

La distinzione — è ovvio — pecca di semplicismo, ma fa risaltare le possibilità di aiuto che le due discipline si offrono a vicenda.

Queste possibilità appaiono ancora maggiori se si considera l'intera geografia nel suo insieme e se si dà all'urbanistica quel più ampio significato regionale, che le è ormai proprio. Infatti, avendo come scopo precipuo lo studio delle mutue relazioni esistenti tra la superficie terrestre e l'umanità, la geografia si occupa sempre più a fondo delle possibilità di vita che l'ambiente naturale offre all'uomo e delle conseguenti modificazioni che questo, sempre più intensamente, esercita su quello. L'umanizzazione del paesaggio — provocata dalle necessità dell'agricoltura, dell'industria, delle comunicazioni e dell'insediamento (dalla casa rurale alla metropoli) — è dunque un tipico oggetto dell'indagine geografica.

Essa, però, interessa nel contempo anche l'urbanistica regionale, la quale — proponendosi di organizzare un determinato territorio ai fini della vita economica e sociale — vuole localizzarvi nel modo migliore quei fatti di occupazione del suolo (1), che a tale vita sono collegati, ma non può farlo se prima non conosce le condizioni attuali del territorio stesso.

Tali condizioni, singolarmente prese, possono essere chieste all'urbanista dal geologo, dal meteorologo, dal pedologo, dall'agronomo, dall'economista, ecc., ecc., ma solo il geografo riuscirà a dargli di un organismo territoriale, com'è una città o una regione, quella visione di sintesi, ben più esplicativa che descrittiva, che è appunto il fine essenziale della geografia.

Il geografo, pertanto, è in grado di fornire all'urbanista la collaborazione più diretta e completa, facendogli risparmiare un faticoso lavoro informativo preliminare e consentendogli di accingersi senz'altro alla progettazione ed alla realizzazione dei suoi piani.

Con ciò, si badi, non si vuole affermare che l'urbanista non possa o non debba svolgere quelle determinate ricerche preliminari per conto suo. In primo luogo, infatti, non sempre la geografia gliene offre i risultati già conseguiti; in secondo luogo gli interessi delle due discipline coincidono solo in parte. Comunque, in un caso simile l'urbanista fa almeno un po' di geografia, subordinatamente a quelli che sono i suoi fini peculiari.

Di solito, invero, all'urbanista spetta progettare per il futuro ed al geografo analizzare il presente, sì che l'uno è piuttosto un realizzatore e l'altro piuttosto un teorico. Tuttavia, come l'urbanista può procedere in un primo momento da geografo (e lo si è visto dianzi), così il geografo può affiancarsi all'urbanista (ed ai vari specialisti agricoli,

stradali, industriali, ecc.) nella pianificazione urbana e soprattutto regionale, portando il contributo della sua particolare competenza, che — secondo quanto si è già esposto — è ben diversa da quella di un semplice topografo-cartografo, anche se nella cartografia egli trova la sua più felice maniera di esprimersi.

Le possibilità di applicazione della geografia all'urbanistica sono dimostrate dall'impiego di geografi che parecchi Paesi stranieri (Gran Bretagna, S.U. d'America, Germania, Francia, Svizzera, Belgio, ecc.) hanno fatto negli organi preposti alla pianificazione territoriale (2). Esse si riflettono anche in uno degli argomenti messi all'ordine del giorno del 16° Congresso Geografico Internazionale, svoltosi nel 1949 a Lisbona, e intitolato « Del contributo che la geografia può portare ai piani urbanistici ».

Ciò non ostante, la geografia scientifica — intenta a scopi di pura speculazione — non ha, in quanto tale, il compito di dedicarsi — in astratto o in concreto — alla formulazione di progetti di pianificazione. Essa, viceversa, trae un grande vantaggio dalla conoscenza delle realizzazioni e delle concezioni dell'urbanistica.

Le prime, figurando in numero sempre maggiore nel paesaggio, fanno parte perciò del peculiare campo di studio della geografia. Le seconde la agevolano nell'interpretazione delle tendenze evolutive del paesaggio stesso.

Il crescente sviluppo della pianificazione territoriale fa sì che, almeno nelle regioni più civili, le grandi opere compiute o controllate dalle collettività (Stato o altri Enti) si sostituiscano in maniera sempre più evidente alle iniziative dei privati nell'evoluzione del paesaggio. La Società ha imparato non solo a coordinare gli sforzi dei singoli in vista di uno scopo comune, ma anche a limitare la propria stessa attività con aree di riserva biologica e di tutela paesistica. Nelle regioni più civili è vicino il giorno in cui il paesaggio sarà tutto più o meno pianificato. È evidente, pertanto, che la geografia dovrà interessarsi sempre di più di quanto sta avvenendo nel campo dell'urbanistica, mentre questa, a sua volta, potrà agevolare l'evoluzione del paesaggio nel senso più rispondente ai bisogni della Società solo se terrà conto dell'esperienza raccolta dalla geografia.

Sotto questo secondo punto di vista, è parso utile esporre qui di seguito alcune nozioni metodiche e bibliografiche su quelle parti della geografia, che possono interessare più da vicino l'urbanista.

Un primo orientamento sulla geografia urbana è offerto dalla rassegna recentemente pubblicata dalla sig.ra Sallinari Emiliani (3), che comprende quasi 2000 citazioni, relative al periodo 1901-44. Esse sono disposte entro l'ambito dei diversi Paesi secondo l'ordine alfabetico delle città cui si riferiscono, di modo che l'opera costituisce uno strumento di consultazione di prim'ordine, che consente di utilizzare una letteratura dispersa per lo più in periodici non facilmente reperibili, non solo urbanistici e geografici, ma anche economici, sociologici, statistici, ecc.

La rassegna suddetta, tuttavia, se è raccomandabile a

chi voglia essere rapidamente informato di ciò che è stato scritto su una città o su un gruppo di città, è addirittura indispensabile per chi desideri l'indicazione delle fonti metodiche della geografia urbana, cui corrispondono le prime 150 citazioni. Tra esse figurano, ciascuno con qualche capitolo, i principali trattati di antropogeografia generale, a cominciare da quello con cui il Ratzel nel 1891 diede alla materia la sua prima sistemazione (4). Sono pure nominati i lavori dello Schlüter (5), che i più considerano come il fondatore della geografia urbana, nonché il piccolo compendio dello Hassert (6), che ne rappresenta la prima trattazione sistematica. Su tutte queste opere, comunque, la nostra esposizione è costretta a sorvolare per mancanza di spazio.

Un cenno a parte meritano invece tre lavori, a carattere generale, più recenti — due dei quali sono addirittura posteriori alla bibliografia della sig.ra Salinari — e cioè: la *Géographie des villes* dell'urbanista francese Lavedan (7), *Les villes* del geografo francese Chabot (8) e la *Geografia urbana* del nostro geografo Umberto Toschi (9).

Il prof. Toschi è il più specializzato cultore italiano della materia. I suoi «Studi di morfologia urbana», apparsi a puntate tra il 1931 e il '33 nella rivista *Il comune di Bologna*, e poi riuniti in un volumetto (10), pur riferendosi principalmente a quella determinata città, hanno anche un carattere generale. I motivi in essi contenuti sono stati sviluppati nella trattazione di cui sopra, la quale — insieme con quelle del Lavedan e dello Chabot — illumina molto bene l'attuale sistemazione della materia.

Questa, in ogni modo, è tuttora imperfetta non solo a causa delle naturali diversità di vedute, esistenti tra un autore e l'altro, ma anche perchè la produzione speciale, apparsa in un cinquantennio, è stata molto abbondante e ricca di motivi (e tale promette di mantenersi, dato il crescente favore che incontrano queste ricerche).

In armonia con quanto si è detto, pertanto, queste righe si propongono non già di esporre una sistemazione completa della geografia urbana, ma piuttosto di segnalare i suoi aspetti più salienti, che maggiormente possano interessare l'urbanistica sotto un punto di vista sia pratico che teorico. Dato questo intento informativo, si sono dovuti citare in nota parecchi autori, italiani e stranieri, apparsi particolarmente originali, a proposito dei quali va ricordato che i lavori posteriori al 1944 non sono compresi nella già menzionata bibliografia di M. Emiliani Salinari.

La geografia urbana, o poleogeografia che dir si voglia, può esser considerata composta di due branche, che il Toschi denomina rispettivamente «geografia della città» e «geografia delle città». La prima, detta anche morfologia urbana, esamina la città in se stessa, come organismo vivente iscritto nella superficie terrestre; la seconda (o geografia urbana propriamente detta) esamina invece le città come ordine di fenomeni distribuito sulla superficie terrestre stessa, cercando di spiegarne i rapporti con l'ambiente geografico.

I principali oggetti di studio della morfologia urbana riguardano: 1) la conformazione topografica, 2) la composizione demografica, 3) la struttura funzionale, 4) i limiti, 5) la circolazione interna della città.

La conformazione topografica di una città dipende anzi tutto dalla morfologia del terreno, su cui essa sorge, ma a questo fattore fisico se ne aggiungono vari altri, prevalentemente umani o storici, che differenziano le varie città o i vari quartieri cittadini per la loro trama, costituita dal rapporto tra aree libere e aree fabbricate. Sono ormai numerose le osservazioni sulle diversità esistenti, sotto tale riguardo, tra la parte antica, quella vecchia e quella moderna di ogni città, nonché sull'impronta che può derivare per es. dal clima o dalle tradizioni etniche e sociali (11). Altrettanto numerose sono le osservazioni sulle conseguenze che per la pianta della città hanno le successive fasi cronologiche del suo sviluppo (accrescimento monocentrico,

policentrico, ecc.) oppure la preesistenza di un determinato schema geometrico (a scacchiera, radiale, ecc.). Su questi fenomeni non ci si sofferma perchè sono studiati a fondo anche dall'urbanistica.

Nei riguardi dei caratteri architettonico-estetici della città l'interesse della geografia è del tutto secondario; non così, naturalmente, nei riguardi di quelli più sostanziali come, ad esempio, l'altezza degli edifici o il materiale impiegato nella loro costruzione (12).

Infine, dato che la geografia riconosce ormai nel paesaggio, considerato nel suo insieme, il proprio peculiare oggetto di indagine, non farà meraviglia che i suoi cultori si siano occupati anche del paesaggio urbano, cercando di individuare le principali forme sotto le quali esso si può presentare (13).

I geografi, che pur si occupano della distribuzione della popolazione in genere e anche — come si ricorda più oltre — di quella della popolazione urbana in singole regioni, molto più raramente hanno fatto altrettanto tenendosi dentro i limiti di una città (fig. 1). In compenso sono più abbondanti sotto tale riguardo, e sotto quello della demografia urbana in generale, i contributi della statistica (14).

Più coltivato dai geografi appare l'argomento delle variazioni demografiche attraverso il tempo. Esso costituisce — insieme con lo studio dello sviluppo topografico — una delle due parti principali di ogni moderna monografia poleogeografica (15). Sempre sotto tale aspetto, però, esistono anche ricerche d'ordine più generale, come ad esempio quella recente del Soulas (16) sul carattere ciclico che può assumere il ritmo dell'accrescimento demografico urbano.

Uno speciale interesse per la demografia urbana riveste l'esistenza di un microclima cittadino, argomento, questo, di cui si occupano non solo le opere generali (17), ma anche alcuni scritti particolari (18). È stato perfino studiato l'influsso che i fattori climatici possono esercitare sull'ubicazione delle attività cittadine, come per es. l'esposizione fa sulla localizzazione dei negozi (19). Con ciò si sta già uscendo dal campo propriamente demografico, la cui importanza, però, è bene sottolineare perchè in definitiva sono proprio i caratteri della popolazione (e in particolare la sua interna differenziazione economico-sociale ben più che il suo numero) a conferire a un determinato centro abitato un'impronta urbana e non più paesana, a prescindere dalla sua stessa estensione e dal suo aspetto edilizio.

L'aspetto esterno, in realtà, non riesce a distinguere completamente gli uni dagli altri né le diverse città né i diversi quartieri cittadini. Perciò molto è stato scritto, anche dai geografi, sulla struttura funzionale degli agglomerati, la quale deriva dallo scopo cui sono adibite le singole cellule che li compongono. Per cellule (l'espressione è del Toschi) s'intendono quelle aree, in cui gli abitanti convivono per alloggiare o lavorare e ciascuna delle quali è contraddistinta da una propria individualità giuridica ed economica. Una gran parte delle cellule, essendo destinata all'abitazione, può essere ulteriormente analizzata solo in base al livello sociale o economico dei suoi occupanti ovvero al fatto ch'esse sieno usate da una sola famiglia o da una convivenza (collegio, caserma, albergo, ecc.). Più ricca, invece, è la gamma di tipi, che si riscontra nelle cellule adibite ad altri usi: per es. uffici, industrie, scuole, teatri, negozi, stazioni, giardini, stadii, ecc.

Data la diversità delle loro funzioni, le cellule possono avere dimensioni diverse, da un unico vano a un intero isolato (p.e. chiesa) o addirittura a più isolati contigui (policlinico, città universitaria, ecc.). In quest'ultimo caso, però, ci si trova già di fronte a un quartiere geografico ossia ad una parte della città, che è caratterizzata dal predominio, assoluto o relativo, di una determinata funzione.

Senza insistere sulla ben nota tipologia dei quartieri urbani, sui quali non manca di soffermarsi ogni monografia speciale, si può ricordare — da un punto di vista

sistematico — quanto ha scritto il geografo americano Griffith Taylor (20) sui sette stadi attraverso i quali può passare ogni organismo urbano a seconda che, col tempo, muta la sua spontanea suddivisione in quartieri.

Alcuni lavori geografici recenti riguardano particolarmente la localizzazione nella città di certe ben definite attività economiche: per es. gli esercizi commerciali dell'abbigliamento, dell'alimentazione, ecc. (21), magari per i secoli scorsi (22). Per la localizzazione spontanea di certe attività sono state tentate anche alcune conclusioni generali (23), che non sono senza interesse per lo « zoning » vale a dire per quella preordinata costituzione di quartieri per quanto possibile omogenei, che è una delle preoccupazioni dell'urbanistica.

I limiti della città costituiscono uno degli argomenti, sui quali il contributo del Toschi è stato di particolare interesse. Com'egli osserva, il trapasso dal paesaggio urbano a quello della « non-città » circostante è netto solo quando l'abitato sia ancora chiuso tra le mura o il suo sviluppo si sia arrestato dinanzi ad un ostacolo naturale (costa, fiume, dislivello, ecc.). Di solito invece, dal corpo principale dell'agglomerato (la « massa urbana continua ») si protendono nella non-città le propaggini oppure vi si formano piccoli nuclei (gemmazioni), che vivono in funzione della città stessa.

Il tracciato dei confini comunali o delle cinte daziarie (dove queste ancora esistano) è dunque privo di un significato discriminante, anche se troppo spesso si confonde il territorio comunale con quello urbano.

In realtà, come per ogni altro ordine di fenomeni, anche in questo caso il confine non è lineare, ma zonale. Esiste, cioè, una fascia di transizione, nella quale i fatti cittadini possono essere inframezzati a quelli non-cittadini. A base della distinzione fra gli uni e gli altri deve stare l'uso, urbano o no, delle cellule che si prendono in considerazione. Ciò mostra a sufficienza che i confini della città non sono statici, ma dinamici. Basta che la trasformazione funzionale delle cellule o lo sviluppo di nuove cellule facciano prevalere in una determinata area le funzioni urbane perché ivi i confini si estendano (o, nel caso contrario, si restringano).

Anche nel caso delle città che si sviluppano a macchia d'olio v'è di solito qualche direzione in cui lo sviluppo avviene con particolare intensità (per es. Milano verso Nord). Si è cercato in tali casi di riconoscere le direttrici di sviluppo più notevoli, anche in base a calcoli pazzienti.

La circolazione delle cose, delle persone e delle notizie all'interno della città rappresenta un campo tra i più coltivati dall'urbanistica.

Per quanto concerne il contributo portato in proposito dalla geografia, si rimanda senz'altro al Toschi e — come esempio concreto — ad un lavoro del Förster (24) su Basilea.

L'attenzione del geografo è attirata anzi tutto dalla configurazione della rete stradale, che rientra però anche nella conformazione topografica, cui si è già accennato. Altre considerazioni riguardano le correnti di circolazione (interne o di transito); l'intensità della circolazione in determinati punti o periodi; la composizione qualitativa dei mezzi della circolazione, ecc.

Se si considera la città non più in sé stessa, come individuo isolato, ma nell'ambito della regione che la circonda e che — per i vincoli che ad essa la legano — ben si può dire regione urbana, si passa dalla morfologia urbana alla geografia urbana vera e propria.

Nei riguardi della regione urbana si ripresentano tutti i problemi, cui s'è accennato in precedenza, ed altri ancora: i limiti della regione, la sua struttura topografica ed economica, la popolazione, la circolazione, il complesso dei rapporti tra il centro urbano e quelli via via minori, nonché i rapporti tra la regione stessa ed altre regioni vicine. È un campo che per la sua vastità appartiene più alla geografia nel suo complesso che non alla sola geografia urbana, ma soltanto spaziando in esso si riesce a comprendere ve-

ramente il fenomeno città inquadrato nel suo ambiente. Alcuni degli aspetti considerati dalla poleogeografia regionale possono sembrare secondari per l'urbanistica, se si conserva di questa la limitata concezione d'un tempo, ma risultano essenziali se invece — come si è già rammentato — si dà ad essa il significato di pianificazione territoriale. Si veda, sotto tale riguardo, l'esempio della funzione politica e amministrativa della città, la cui importanza è dimostrata per es. dall'acuto contrasto fra centri vicini, che si manifesta attualmente per la designazione dei capoluoghi regionali dell'Abruzzo e della Calabria (26).

Sui limiti della regione urbana i geografi hanno scritto parecchio. Anche qui infatti le circoscrizioni amministrative sono ben poco indicative per la forza d'attrazione di un centro. L'Italia abbonda di esempi relativi a lembi di comuni, di province e perfino di regioni, che gravitano spontaneamente intorno ad un centro diverso dal loro capoluogo, nonostante che l'ordinamento delle circoscrizioni amministrative sia continuamente modificato (27).

È ovvio, invece, che la valutazione del raggio d'influenza di una città deve appoggiarsi su un criterio complesso. Anzi tutto, per esempio, ci si può basare sul movimento giornaliero degli abitanti dei dintorni immediati e lontani, che hanno il loro posto di lavoro nella città, come ha fatto molto bene per Novara e per Vigevano il Landini (28).

Parecchi altri lavori riguardano invece, sempre sotto tale aspetto, il movimento di una stazione cittadina o l'attrazione che la città esercita all'intorno col suo mercato (29).

Sono state pure costruite carte della rete delle autolinee irradianti intorno ad una città (30) ed altre ancora, che tentano di raffigurare l'influenza spirituale di un centro calcolando per es. il raggio di diffusione della sua stampa quotidiana. Con quest'ultimo caso, però, si entra in un campo particolarmente difficile perché l'influenza spirituale d'un centro è subordinata a vari fattori, senza contare che di solito essa giunge molto più lontano dei limiti dell'effettiva regione urbana. È meglio perciò — pur senza sottovalutare l'importanza spirituale della città — tenersi ad un punto di vista più strettamente economico. Si possono così distinguere tre fondamentali tipi di zona d'influenza (*banlieue* dei francesi): immediata, media e grande (31).

Nello stesso ordine di considerazioni rientrano gli studi sui rapporti funzionali tra città e campagna, ai quali fu dedicata nel 1938 un'apposita sezione del Congresso Geografico Internazionale di Amsterdam (32).

Oltre al bisogno che la regione ha della città, interessa inversamente anche il bisogno che questa ha di quella, intesa soprattutto come area alimentatrice. Possono essere indicative, a tale riguardo, le due indagini compiute da Alberto Mori sull'alimentazione di Zara e di Roma (33), donde risulta — sebbene alcuni prodotti possano venire da territori lontani — l'importanza che per l'area circostante la città riveste come mercato di assorbimento.

È evidente che per la pianificazione territoriale la questione degli approvvigionamenti è di capitale importanza. Ne è una riprova il disagio sofferto da un centro quando le vicende politiche lo separano dalle aree che ne sono le naturali fornitrici, come — nel caso di Trieste — l'Istria (pesce ed ortaggi) o l'alto Isonzo (carne, ma anche elettricità) (34). Un posto a sé occupa naturalmente il vitale problema del rifornimento idrico.

Nel quadro dei contributi, che una città riceve dalla sua regione, rientra naturalmente anche l'inurbamento degli abitanti di questa. Il peso, che determinate regioni e province hanno avuto nel popolamento di una città, è stato più volte esaminato in Italia e all'estero per la sua importanza politica e sociale (35), ma esso ha altresì un significato urbanistico per quanto concerne la forza d'attrazione dell'agglomerato.

Pur senza soffermarsi sulla localizzazione che nella regione assumono le attività economiche, né sui caratteri del suo sistema delle comunicazioni dato che ciò riguarda più

da vicino appositi rami della geografia, non si può non accennare alla diversità delle funzioni proprie ai singoli centri che in essa sono posti ed alla loro subordinazione gerarchica rispetto al centro principale.

Sotto il primo aspetto v'è una ricca gamma di tipi funzionali diversissimi: città commerciali, industriali, portuarie, ferroviarie, universitarie, militari, religiose, ecc. Va osservato che, a parte la circostanza che ogni centro urbano, per le stesse esigenze della sua vita, ha sempre una funzione commerciale, molto spesso non è facile riconoscere in una città il netto predominio di una sola delle funzioni suddette, di modo che molto spesso si verifica anche il caso della città indifferenziata. Comunque, le ricerche fatte dai geografi nel senso suesposto hanno valso a definire la fisionomia di molti centri, sin da quando O. Marinelli — per citare un autore italiano — cercava di individuare i tipi economici delle città italiane e americane (36). Modernamente l'argomento è stato ripreso dall'americano Harris (37).

Accade che la città possa, in un certo senso, delegare ad altri centri circostanti una parte delle proprie funzioni. In questo caso si ha un sistema di città satelliti, gravitanti intorno al centro principale e tutto l'insieme presenta l'aspetto d'una vera « città-regione », data la sua notevole estensione. A un certo punto si arriva perfino alla conurbazione o fusione tra più città vicine (38).

Come poi c'è una subordinazione gerarchica tra i centri di una determinata regione, altrettanto avviene tra i grossi centri nell'ambito nazionale e supranazionale. Con ciò tuttavia, si è ormai fuori dalla poleogeografia regionale, intesa in senso stretto, e si spazia su quella più grande regione, che è l'intera superficie terrestre. Scopo finale della geografia urbana, infatti, è quello di individuare le tendenze (dato che di leggi non è esatto parlare) secondo le quali si svolgono i rapporti tra il fenomeno città e l'am-

biente geografico. A ciò essa giunge suddividendo il fenomeno in categorie, relative per es. alle cause che favoriscono il sorgere degli agglomerati urbani, ai fattori che ne determinano la concentrazione in determinati luoghi, allo sviluppo demografico che esse assumono, alle loro funzioni, ecc.

Su tutto ciò qui si sovrappone, dato l'intento pratico e succintamente informativo di queste righe, ma non si può fare a meno di rilevare, prima di concludere, la particolare frequenza con cui nella letteratura geografica appare trattato l'argomento della percentuale della popolazione urbana su quella totale e della crescente urbanizzazione della Terra. Si può calcolare ormai che un dodicesimo dell'umanità viva nei centri superiori a 100.000 abitanti, ma naturalmente la percentuale diventa molto più alta se si considerano anche le città minori. Comunque, anche tralasciando queste ultime, essa è del 20-22% in Europa ed in America (39).

Il progresso della civiltà procede di pari passo con quello dell'urbanesimo. Vano è discutere se ciò sia un bene o un male; meglio è considerare le città come una delle più belle realizzazioni umane, non come una sorgente di sole preoccupazioni. Ci sovengono a tale riguardo le parole che Giovanni Botero scriveva alla fine del Cinquecento in un suo trattato (40), che precorre in un certo senso le moderne vedute, là dov'egli afferma che come tra le opere di Dio sulla terra la più nobile è l'uomo, così tra quelle dell'uomo la più nobile è costituita dalle città.

Oggi, tre secoli dopo il Botero, gli studi sulle città stanno assumendo in Italia uno sviluppo intenso. Lo dimostrano per la geografia, oltre alle cose già dette, gli atti dei suoi periodici congressi nazionali; per l'urbanistica, in primis questa rivista, che per i geografi presenta molti spunti interessanti. Molto cammino, però, v'è da fare, ond'è da augurarsi che le due discipline, ai cui rapporti si sono dedicate queste righe, pur mantenendo la propria netta individualità, lo percorrano senza perdersi di vista.

Bruno Nici

- (1) L'espressione è di J. BRUNHES (*Géographie humaine*, I ed. 1910, III ed. 1925, ed. compendiate 1947), il quale così definisce le case, le strade, i campi, le miniere, ecc.
- (2) Cfr. TULIPE (O.), *La géographie au service de l'urbanisme en Belgique*. « Revue de Géogr. Humaine et d'Ethnologie », I, 1948 (p. 74-75).
- (3) SALINARI EMILIANI (M.), *Bibliografia degli scritti di geografia urbana 1901-44*. « Memorie di Geogr. antropica », 2, 1947 die. (Roma, 1948).
- (4) HATTEL (F.), *Anthropogeographie*. III ed. in 2 voll., Stuttgart, 1922. Risale la traduzione italiana del solo I vol., a cura di U. Cavallero (*Geografia dell'uomo*, Torino, 1914).
- (5) SCHLICHTER (O.), *Bemerkungen zur Siedlungsgeographie*. « Geogr. Zeits. », 1899.
- (6) HANSEN (K.), *Die Städte geographisch betrachtet*. Lipsia, 1907.
- (7) LAVEDAN (P.), *Géographie des villes*. Paris, 1936.
- (8) CHABOT (G.), *Les villes. Aperçu de géographie humaine*. Paris, 1948.
- (9) TOSCHI (U.), *Geografia urbana*. Città di Castello, 1947.
- (10) TOSCHI (U.), *Studi di morfologia umana*. Bologna, 1933.
- (11) Cfr. per esempio: MARTONIK (H. DE), *Buenos Aires. Etude de géographie urbaine*. « Annales de Géographie », 1935 (p. 281-304).
- (12) VOSSELER (P.), *Die Städte der Schweiz*. (Comptes Rendus du Congrès Int. de Géographie, Varsovia, 1934 (p. 228). Per opera di un nostro studioso, sta per apparire un fondamentale lavoro sui materiali da costruzione adoperati nelle varie città italiane).
- (13) PARRISON (S.), *Die Landschaftsgeographie der Erde*. Breslau, 1922 (Cfr. cap. IV).
- (14) GIULI (U.), *L'addensamento e l'affollamento nei centri urbani al 10 giugno 1911*. Firenze, 1913; Id., *La grandi città italiane nel primo quarto del secolo XX. Note statistiche*. Firenze, 1925; MAROT (L.), *La città italiana*. Macerata, 1927.
- (15) Chiamo, come esempi, per l'Italia le monografie su: Arezzo di A. SERRI (« Riv. Geogr. It. », 1938, p. 22-55, 59-121); L'Aquila di C. MERLO (« Pubbl. Inst. Geogr. Univ. Roma », s. A., n. 6, 1942); con indirizzo geografico-storico: Novara di P. LANDINI (« Boll. Soc. Novara Dep. Subalp. St. Patria », p. 1-108, 1941); Pola di O. CUMI (« La Porta Or. », p. 691-712, 1931); Udine di E. SCARDI (« Riv. Geogr. It. », 1949, p. 183-235, 1941, p. 21-65); Foggiano di P. LANDINI (« Boll. R. Soc. Geogr. It. », p. 149-177, 1938); Bari di A. AMATI (« Mem. di Geogr. Antropica », 2, giugno 1947, Roma, 1948). Per Lucca esiste uno studio di D. ALBANI, dedicato alla sola topografia. Per studi di minor mole su altri centri, si rimanda alla bibliografia più volte citata.
- (16) SOULAS (J.), *Les tendances actuelles de l'évolution urbaine aux Etats-Unis*. « Annales de Géographie », p. 214-29, 1942.
- (17) SCHUB (M.), *Fundamente biologiques de la géographie humaine*. Paris, 1942; FELS (E.), *Der Mensch als Gestalter der Erde*. Leipzig, 1935.
- (18) KRAETZ (A.), *Das Klima der Städte*. « Geographische Zeitschrift », p. 325-333, 1935.

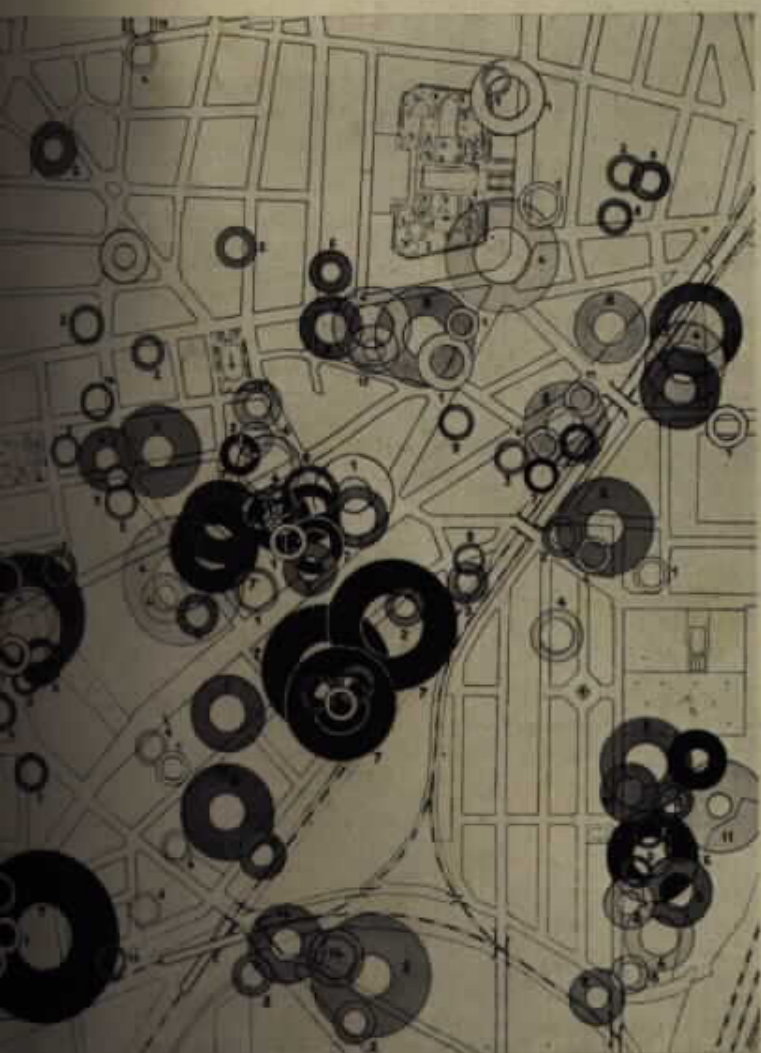
- (19) AUPHRE (L.), *La dissymétrie de l'avenue des Champs-Élysées*. « Bull. de l'Assoc. de Géographes français », p. 91, 1942.
- (20) GRIFITH TAYLOR, *The seven ages of town*. « Economic Geography », 1943.
- (21) SCARDI (E.), *La distribuzione degli esercizi commerciali in Firenze*. « L'urbanismo », p. 335-65, 1947.
- (22) PRATE (R.), *La distribuzione delle botteghe a Firenze nel Cinquecento*. « Annali di Ric. e St. di Geogr. », Genova, 1949.
- (23) PROCHSOT (J.), *City retail structure*. « Economic Geography », p. 425-28, 1937.
- (24) FORSTER (K.), *Stadtsverkehr und wirtschaftliche Gliederung der Stadt Basel*. « Mitt. Geogr. Ethn. Ges. Basel », 3, 1931.
- (25) ZUCCHI (V.), *La distribuzione dei telefoni in Genova*. « Annali di Ric. e Stat. di Geografia », 3, 1947, p. 17-24.
- (26) DICKINSON (H.E.), *City, region and regionalism*. London, 1947.
- (27) *Atti del X Congr. Geogr. It.* appendice 3, Milano, 1927.
- (28) Op. cit. nella nota 15.
- (29) CARRAS TORRES Y PANDO CAJAL, *Un mapa de los mercados de la provincia de Huesca*. Id. de Zaragoza; Id., Id. de Teruel. « Estudios Geográficos », 4, p. 481-558, Madrid, 1945.
- (30) MIPPELHOM REYER (L.M.), BENH VAN EYINGA (V.D.), *Les communications par autobus de Leiden à la campagne*. « Comptes Rendus du Congrès Int. de Géogr. », Amsterdam, 1938, t. II, sect. III, p. 184.
- (31) GARNIER (J.), *Le Mass*. « Information Géographique », p. 7-11, 1928.
- (32) Bull. de l'Assoc. de Géogr. Franc., p. 117-30, 1942.
- (33) Cfr. nota n. 30.
- (34) MORI (A.), *L'approvvigionamento di Roma in ortaggi e frutta*. « Riv. Geogr. It. », p. 49-70, 1932; Id., *L'approvvigionamento di Zara*. Id., p. 212-23, 1933.
- (35) BONETTI (E.), *Il territorio libero di Trieste*. « Boll. Soc. Geogr. It. », p. 73-87, 1947.
- (36) Si cita per es. HANSEN (C.D.), *Ethnic groups in cities of the Soviet Union*. « Geogr. Review », 35, p. 466-73, 1945.
- (37) MARINELLI (O.), *Dei tipi economici dei centri abitati a proposito di alcune città italiane e americane*. « Riv. Geogr. It. », p. 413-31, 1916.
- (38) HARRIS (C.D.), *A functional classification of cities in the U.S.* « Geogr. Review », p. 30-99, 1943.
- (39) FAWCETT (C.H.), *British conurbations in 1931*. « Comptes rendus du Congrès Int. de Géogr. », Paris, 1931, t. III, p. 454-69; SOULAS (J.), *Conurbations Françaises*. « Annales de Géogr. », p. 484-71, 1939.
- (40) NICE (B.), *Note statistiche su la distribuzione e la popolazione delle grandi città con speciale riguardo alla marittimità ed all'altitudine*. « Boll. Soc. Geogr. It. », 1946.
- (41) BOTERO (G.), *Cause della grandezza e magnificenza delle città* (1589). Cfr. MAGNANI (A.), *Le « Relazioni Universali » di Giovanni Botero e le origini della statistica e dell'antropogeografia* (Cap. XXII). Torino, 1906.



Fig. 1 (in sinistra) - La distribuzione della popolazione nella città di Dublino, nel 1945, rappresentata mediante punti corrispondenti a 20 individui ciascuno (da HAUGHTON J. P., *The social geography of Dublin*, «Geogr. Review», 39, pagg. 257-277, 1949).

Fig. 2. (in basso a sinistra) - La rappresentazione dei fenomeni economici secondo il metodo logaritmico usata nella nuova carta della "Grande Berlino" relativa al 1947 (da SEIVERT H., *Berliner Wirtschaftskarten*, «Die Erde», organo della Soc. Geographica di Berlino, 1, 1940, pagg. 60-63).

Fig. 3. (in basso a destra) - Lo sviluppo topografico della parte nord-orientale di Londra in periodi successivi, dal 1844 al 1940, durante l'età delle ferrovie" (da RENN H., *A growth map for Northeast London during the Railway Age*, «Geogr. Review», 35, pagg. 458-465, 1945).



INDUSTRIE: 1. Tessili - 2. Edilizia - 3. Macchinario per l'edilizia - 4. Chimica
e farmaceutica - 5. Legno - 6. Metalli - 7. Industrie elettriche - 8. Carte e
stampa - 9. Industrie alimentari - 10. Metallurgiche - 11. Ottica - 12. Gomma e
materie sintetiche - 13. Industria del cuoio - 14. Industria della pietra, terra



prima metà 1844-77 1877-1904 1904-25 1925-35 1935-40 spazi pubblici



Esemplificazione della ricostruzione razionale di un centro distrutto.

Pianificazione territoriale in Germania

di E. A. Gutkind

L'Autore, eminente scrittore e direttore di una collana di opere di sociologia ed urbanistica, ha avuto diretta partecipazione alla risoluzione dei problemi della ricostruzione in Germania, in qualità di membro della Commissione Alleata di controllo, con compiti di consigliere per la pianificazione territoriale e la ricostruzione urbana. A questo studio seguiranno, nei prossimi numeri, articoli panoramici sulla ricostruzione in Italia, Francia e Polonia.

Sarebbe impossibile comprendere lo scopo e il carattere della ricostruzione territoriale in Germania se non la si confrontasse con il panorama generale della ricostruzione di quel paese ed in particolare se non la si ponesse in rapporto con le attuali correnti prevalenti nel campo della pianificazione urbanistica.

È anzitutto da dire che, per ora, il fatto che la Germania possa dare un contributo creativo per il progresso della pianificazione territoriale rimane una possibilità piuttosto vaga e la situazione attuale non dà luogo a grandi speranze. Nell'attuale stato di cose è facile che si producano iniziative e procedimenti disordinati e sconnessi, ma non è neppure escluso che la situazione possa sfociare in un inizio del tutto nuovo con grandi sbalzi vivificatori. Ciò è soprattutto dovuto al fatto che per ora è difficile trovare architetti e urbanisti progressisti e, se pur ve ne sono, non sono in condizioni tali da poter esercitare una influenza decisiva.

LA SITUAZIONE GENERALE

Il problema centrale può essere enunciato in questi termini: sistemare un maggior numero di abitanti su di una superficie più ristretta. Risolvere la cattiva distribuzione degli abitanti e dell'industria. Trovare un nuovo equilibrio fra città e campagna. Inquadrate la ricostruzione di numerose città, grandi e piccole nell'insieme di piani regionali.

Senza una pianificazione regionale e nazionale che abbracci simultaneamente i vari problemi, la ricostruzione locale sarebbe destinata al fallimento. La pianificazione regionale e più ancora la pianificazione nazionale, sono aspetti nuovi della disciplina urbanistica. La pianificazione regionale, che può essere definita come la regolamentazione dello spazio su di una data superficie territoriale, è l'anello di congiunzione fra la pianificazione nazionale e quella locale e deve avere una funzione decisiva nel processo di decongestionamento e di decentramento.

È essa che permette alle amministrazioni locali di decidere se dovranno pianificare in vista di uno sviluppo di espansione o di trasformazione, oppure per una sistemazione stabile.

La pianificazione nazionale, che in questo caso significa pianificazione del territorio su una scala nazionale, ed è un complemento indispensabile della pianificazione economica, procede secondo concetti che trascendono quelli regionali e tende ad equilibrare le necessità funzionali e la potenzialità delle singole regioni, nei loro rispettivi rapporti, costituendo la trama senza la quale nessun piano regionale potrà essere veramente efficace.

Evidentemente è impossibile esporre le più vaste conseguenze della pianificazione nazionale e regionale nei limiti di un articolo il cui assunto è soltanto quello di dare un sommario esame della situazione attuale in Germania.

In questo caso particolare però il problema si può ridurre ai termini seguenti: i Lander di recente creazione sono le naturali unità della pianificazione regionale, mentre lo Stato della Germania occidentale o, probabilmente più tardi, l'intera Germania comprendente la parte orientale, costituisce di per sé l'area della pianificazione nazionale.

Se una ridistribuzione della popolazione e dell'industria vorrà essere qualcosa di più che una semplice rarefazione di qualche complesso urbano, essa dovrà trascendere il concetto di Lander per avere qualche probabilità di successo. In generale si può affermare che la Germania del nord, ossia la zona inglese, è più affollata che la Germania del sud, e che in particolare lo Schleswig-Holstein, la penisola che si spinge tra il Baltico ed il mare del Nord è la zona più congestionata di tutta la Germania per il grande afflusso di profughi dall'Est.

È ovvio che dovrà avere luogo fra i Lander un vasto scambio di popolazione e che ciò potrà avvenire soltanto su di un piano nazionale e per mezzo di un ente nazionale.

La necessaria ridistribuzione dell'industria richiederà una procedura equivalente, benché la cosa possa sorprendere, dato che certe industrie sono legate alle risorse locali, ad esempio tutte le industrie minerarie, portuali ed agricole. Rimane sempre, comunque, un numero considerevole di industrie mobili, distrutte durante la guerra e che non richiedono di essere ricostruite nello stesso posto.

Tali considerazioni ci riconducono immediatamente al problema della decentralizzazione locale e da questa di rimbalzo alla pianificazione regionale. È legittimo ricostruire le città distrutte prevedendo per ognuna un numero di abitanti uguale a quello di prima della guerra e di favorire lo stesso numero, se non di più, di industrie, perpetuando così l'antagonismo tra città e campagna?

Una delle conquiste più promettenti di questi ultimi dieci anni nel campo degli studi urbanistici è il sorgere della pianificazione urbana e rurale come un tutto coerente e ormai non è fuor di luogo affermare che il piano regolatore cittadino come concetto isolato è lettera morta. Solo la pianificazione urbana e rurale è la logica unità che dovrebbe informare tutti i progetti di sviluppo e di trasformazione territoriale.

Di conseguenza la ridistribuzione delle industrie, proprio come quella della popolazione, dovrà essere concepita ed attuata entro l'ambito dei piani regionali e locali.

Le industrie dovrebbero essere incanalate nelle zone rurali sia nei luoghi già adibiti a tale scopo, sia in raggruppamenti di nuova formazione.

Gli spazi aperti determinatisi nelle città grandi e piccole per effetto del trasferimento delle industrie e soprattutto ad opera delle distruzioni dovrebbero divenire parte integrante e permanente dei nuovi piani urbani. Questi dovrebbero essere concepiti partendo anzitutto dalla creazione di un grande spazio centrale aperto.

La maggior parte delle città distrutte necessita infatti di una rarefazione molto estesa e dell'introduzione di spazi aperti nel centro, e questa operazione sarebbe stata impossibile ad effettuarsi fintanto che la zona centrale era affollata da edifici antichi sovente dotati di valore artistico.

Il parco centrale dovrebbe essere il principio informatore dei piani se gli agenti responsabili della ricostruzione delle città distrutte fossero consci della gravità dei loro obblighi verso le generazioni future e meno preoccupati di far rivivere un passato ormai scomparso per sempre.

Invece di far tesoro dell'occasione unica fornita a molte città da un tragico destino, quasi tutte le amministrazioni locali stanno preparando dei piani che, se portati a esecuzione, copieranno il passato, non solo nelle grandi linee del tracciato generale, ma anche nei particolari, costruendo edifici che sono la copia esatta di quelli scomparsi.

Questo romanticismo sentimentale, unito alla influenza deleteria dei diritti di prelazione dei proprietari privati si risolverà per sempre nella perdita di occasioni uniche e avrà come conseguenza immediata lo spreco di denaro, di mano d'opera e di materiali. Una ricostruzione razionale su vasta scala diverrà in tal modo impossibile e la « tradizione » sarà onnipotente parola d'ordine.

Il giusto procedimento sarebbe invece quello di ricostruire cominciando dall'alto verso il basso, dalla regione cioè, alle unità locali; abolire le antiche divisioni amministrative basate su considerazioni puramente burocratiche; costruire una nuova trama amministrativa, sulla base della integrazione regionale; e sviluppare da questo piano fondamentale una nuova scuola pratica di cooperazione democratica, dalla quale una nuova struttura economica e sociale possa crescere organicamente.



La guerra ha colpito i monumenti storici ed artistici. Sopra e sotto: Il centro di Hildesheim e una veduta aerea della città prima e dopo la distruzione.



Sotto: La zona centrale di Munster dopo le distruzioni.



In sostanza, proprio come l'Italia, la Germania ha l'occasione veramente unica di iniziare una vasta rivoluzione nella sua struttura ambientale.

I principi maturati nell'ultima decade nel campo della pianificazione territoriale, possono essere considerati rivoluzionari e gli eterni «realisti» potranno anche respingerli. Comunque sarà interessante citare a questo proposito il pensiero del dr. Erock-Chisholm, direttore della World Health Organization. In un appello rivolto ai membri della Unione per la Organizzazione per la Pace mondiale, un ente affiliato alle Nazioni Unite e non governativo, il dr. Chisholm diceva, dopo aver paragonato la posizione dell'umanità a quella dei mostri preistorici, estinti perché non avevano la capacità di adattarsi all'ambiente: «l'uomo è ormai nelle stesse condizioni: potrà o non potrà sopravvivere; tutto dipenderà dalla sua possibilità o meno di cambiare il suo modo di comportarsi nel nuovo complesso di condizioni. Solo pochi anni ancora del suo attuale comportamento e la razza umana sarà distrutta. È ormai d'importanza vitale per la razza umana che la prossima generazione non si comporti come ci siamo comportati noi o i nostri avi e che non adotti la stessa scala di valori».

PIANI REGIONALI

Anzitutto alcuni dati statistici. Mentre l'intera superficie della Germania è stata ridotta a Km². 113.000, la popolazione si è accresciuta di più del 10%; il che significa, esprimendo le cifre di densità per Km², che ci sono ora 185 persone per Km², entro l'area ridotta, contro i 147 entro i confini del 1937. La zona britannica copre meno di 100.000 Km², con una popolazione da 22 a 23 milioni di abitanti, cioè 228 persone per Km². Circa un terzo dell'intera popolazione tedesca vive ora nella zona britannica. Ora, dei 14,5 milioni di abitazioni disponibili prima della guerra su tutto il territorio delle 4 zone, circa 3 milioni sono state interamente distrutte. Lo spazio medio di abitazione per persona è ora di mq. 6,5 nella zona britannica, mentre nelle zone russa, americana e francese esso è rispettivamente di mq. 14,5, mq. 7,6 e mq. 9,4.

Nella maggior parte delle città più popolate, interi quartieri sono rasi al suolo; alcuni dei centri artisticamente più belli sono stati interamente distrutti; in numerose comunità urbane le basi economiche e il complesso sociale sono scomparsi.

Finora solo uno dei Länder, lo Schleswig-Holstein, ha preparato un piano di sviluppo regionale e questo progetto merita una breve descrizione. Il paese è un istmo tra il mar del Nord e il Baltico; prima della guerra circa un milione e mezzo di persone viveva sulla sua superficie, ora la popolazione è aumentata di circa il 100%.

Ora qui veramente deve essere impiantata una nuova struttura sociale ed economica che richiede una complessa e profonda trasformazione industriale per adattarla a condizioni diverse. Kiel, la capitale del Land, deve evolversi verso una nuova base economica a egione della distruzione della vasta zona dei cantieri navali dove era impiegata la grande maggioranza della mano d'opera locale.

Agli scopi della pianificazione l'intera regione è stata suddivisa in tre zone principali che si stendono dal nord al sud, mentre le principali comunicazioni corrono da est a

ovest. Questa intersezione è una utile traccia per lo sviluppo della futura struttura del Land. La zona occidentale è una superficie supplementare, dove alcune industrie ausiliarie sono necessarie ad integrazione della struttura economica esistente, che è principalmente basata sull'allevamento del bestiame. La zona orientale, che è una regione prevalentemente agricola, richiede una vasta trasformazione: le grandi proprietà devono essere frazionate in piccole tenute e numerosi villaggi dovranno essere impiantati. Comunque, allo scopo di incanalare un maggior numero di persone verso la campagna, sarebbe anche più opportuno di conservare qualcuna delle grandi proprietà e combinarle con intraprese cooperative o collettiviste, da insediare intorno a piccole industrie adatte alla zona, facendo di questa contrada una zona modello di trasformazione degli insediamenti.

La striscia centrale, il cosiddetto Geest, è la vera regione industriale, dove alcune delle industrie esistenti potranno essere ampliate e dove se ne potranno impiantare delle nuove.

Altre grandi possibilità regionali si presentano nella zona che si estende all'incirca fra Kiel e Amburgo, Brema, Oldenburg e al sud fino a Osnabrück. Questa parte nord della Germania occidentale è la zona di ricezione ideale. Essa è ora edificata con abitazioni sparse e contiene considerevoli riserve di terreno coltivabile. Anzitutto vi è la brughiera di Lüneburg a sud di Amburgo con circa 50.000 ettari di terreno adatto a nuovi insediamenti e di cui almeno 17.000 ettari possono divenire terreno arabile. Per di più vi è il cosiddetto Emsland, all'estremità nord-ovest della Germania, confinante con l'Olanda, dove il drenaggio e l'irrigazione possono trasformare un terreno incolto in un paese fertile con nuove città e villaggi.

Una grande opera di drenaggio è possibile nella Jade Bay: essa aggiungerebbe quasi 18.000 ettari al vecchio territorio intorno a Wilhelmshaven, l'antica base navale sul mare del Nord, e potrebbe fornire la sistemazione a circa 20.000 persone.

Possibilità analoghe esistono in altre parti della Germania, ma il parlarne qui ci porterebbe troppo lontano. In ogni modo possiamo già concludere che, una volta impostata una politica costruttiva di pianificazione regionale e nazionale, non vi sarebbe più motivo che la popolazione dovesse continuare a vivere in ambienti urbani sovrappopolati o in condizioni rurali primitive e prive delle comodità dei moderni servizi economici e sociali.

LA STRUTTURA LEGISLATIVA

Prima di presentare alcuni piani locali fra i più rappresentativi sarà bene dire qualche parola sull'organizzazione legislativa, senza la quale non si potrà mai prevedere un efficiente meccanismo di pianificazione.

Sia la Riforma agraria che la Legge sulla ricostruzione per le zone urbane, sono ancora ad uno stadio di abbozzo. I due progetti sono stati studiati indipendentemente, invece di essere abbinati in una Legge globale di Pianificazione urbana e rurale. Un breve riassunto di entrambe dimostrerà come tali procedure siano dilettantesche e insufficienti.

In generale la Riforma agraria prevede la limitazione delle tenute, riducendo la loro estensione (a circa 150 ettari) e il loro valore,

precludendo da altre considerazioni, quali la posizione del terreno, la qualità di esso, la situazione generale, ecc.

Il disegno di legge non è un serio tentativo di aumentare la capacità di assorbimento delle zone rurali, quale dovrebbe essere lo scopo fondamentale di ogni riforma agraria. Esso invece mira, per ora unicamente al frazionamento di alcune grandi proprietà il che non dimostra certo un'idea molto progressista.

Invece delle misure rudimentali proposte nel disegno di legge, si richiederebbe qui una impostazione ben più complessa, basata sullo sviluppo di grandi e piccole unità, di nuovi villaggi e città rurali, di una meccanizzazione progressiva dell'agricoltura, dell'impianto di industrie nella zona rurale, mirando non soltanto ad aumentare il numero di persone adatte all'agricoltura, ma tutta la popolazione rurale in generale.

Un'analogia mancanza di oculatezza si ritrova nell'abbozzo della Legge di ricostruzione urbana: così come essa è concepita si tratta di una misura reazionaria ed inutile. La ricostruzione locale per essere efficiente deve dipendere da piani a lunga scadenza e da progetti a breve scadenza, da eseguire in armonia col piano di sviluppo generale. Ora l'impostazione e la realizzazione di tali piani è una questione di interesse pubblico, tanto più che per molto tempo ancora saranno necessari sussidi pubblici ed il rifornimento di materiali da costruzione sarà difficile.

La ricostruzione razionale richiede dunque che l'attuazione delle opere avvenga su tutto il territorio e nei vari settori senza soluzione di continuità.

Il consolidamento del terreno è quindi un requisito essenziale a priori. L'affidarsi a proprietari privati per la ricostruzione di vaste zone di una città distrutta sarebbe un fallimento: pure il disegno di legge lascia ogni decisione unicamente alle autorità locali.

È questo il punto cruciale dell'intera legge. Le decisioni dovrebbero essere affidate ai governi dei Länder e il consolidamento dovrebbe in certi casi esser reso obbligatorio. Chiunque abbia la minima nozione della politica locale tedesca, sa che mai sindaco o architetto municipale potrebbe sperare di resistere vittoriosamente alla pressione dei gruppi d'interessi dei proprietari terrieri e dei loro soci.

Le amministrazioni locali troverebbero sempre una scusa per evitare il consolidamento e tutto ricadrebbe in una procedura frazionata risolvendosi in uno spreco di tempo, di denaro, di mano d'opera e di materiali. Il Governo del Land è quindi il solo ente che possa decidere questi problemi con qualche speranza di imparzialità ragionevole ed entro l'inquadratura dei piani regionali in rapporto ad un sistematico movimento di popolazione. Se i singoli proprietari privati avessero il permesso di ricostruire le loro case, non una sola strada avrebbe la probabilità di una ricostruzione razionale: si ricostruirebbero ad esempio i numeri 7, 11, 25, 48, 59 e gli altri molto più tardi o mai più.

E questo sarebbe il serio proposito di alcuni architetti municipali, fra quelli che fanno scuola!

Una notevole eccezione è l'architetto municipale di Braunschweig, il quale nel suo rapporto sulla Distruzione e Ricostruzione della sua città scrive: «La pratica ha dimo-

Superpopolazione e piano dello Schleswig-Holstein



Fonte: *superpopolazione della regione per effetto di immigrazione.

Scenari: La situazione agricola esistente.



Esaminando in generale il problema della superpopolazione si riconosce che la sua soluzione è strettamente connessa ai caratteri economici del terreno.

Si può affermare che quanto più profonda è la trasformazione della struttura economica da agraria ad agrario-industriale, tanto maggiore si presenta l'elasticità di accoglimento di nuovi incrementi di popolazione. La sovrappopolazione è una eccedenza di questo limite di elasticità, che, praticamente, si verifica quando non viene data la possibilità di inserire tutta la popolazione nell'apparato economico di un dato spazio. Queste possibilità variano evidentemente da regione a regione. Così un aumento di popolazione, anche temporaneo, del 20% in una zona puramente agricola — come nel distretto Eiderstedt dello Schleswig-Holstein — avrebbe una percentuale minima di mano d'opera in rapporto alla superficie coltivabile, assieme un valore ben diverso da quello che avrebbe in una zona semi agricola con produzione intensiva, oppure in una zona agricolo-industriale munita di adeguato sistema di comunicazioni. Ciò che in un caso rappresenta sovrappopolazione è un danno massimo, nell'altro caso rappresenta un completamento e un rafforzamento della struttura economica.

Non si può quindi parlare semplicemente di spazio agricolo e rilevare le conseguenze della sovrappopolazione di esso, ma si deve piuttosto esaminare la costituzione agricola della regione. Fondamentalmente decisiva non è la buona qualità del terreno, ma bensì un fattore più segreto e di carattere storico: il rapporto dell'attività industriale con gli elementi delle altre attività economiche. Le componenti elastiche sono quelle a grandi pascoli e grandi latifondi. L'elasticità aumenta con l'accrescimento dell'economia agricola, della lavorazione dei campi a cultura intensiva; e s'accresce ancora d'altra parte con l'incremento della partecipazione di piccoli e medi coltivatori.

I fattori decisivi sono dunque:

a) La suddivisione dei latifondi.

b) Le diverse forme di struttura agricola. Per esempio: la coltivazione di cereali oppure patate, barbabietole, di ortaggi, di frutta, oppure terreni a pascoli. Infatti per la manutenzione del podere di Kiderstett di 60 ettari, escluso il bestiame, due uomini sono pienamente sufficienti. La stessa superficie a coltivazione intensiva di ortaggi richiederebbe in certi periodi la mano d'opera di 100-120 persone.

c) La costituzione del lavoro agricolo, ossia il fatto che il lavoro venga compiuto da stabili gruppi familiari, oppure da individui sciolti o da personale avventizio.

Da questi fattori dipende essenzialmente la produttività. Il massimo rendimento si ha però nelle regioni che, pur avendo densità di popolazione piuttosto elevata, sono dotate oltre che di favorevoli fattori agricoli, anche di industrie per la lavorazione di tali prodotti, oppure di industrie per il fabbisogno locale, e che nel loro spazio agricolo contengono elementi sparsi di industrie esportatrici. Così allo spazio regionale viene conservata una stabilità di lavoro per la mano d'opera locale.

L'elasticità viene ancora aumentata dal fatto che queste regioni sono abitualmente dotate di adeguati mezzi di comunicazione.

Queste considerazioni sulla struttura economica e sociale e sulle sue possibili trasformazioni sono basilari per la pianificazione e per gli orientamenti nei riguardi delle zone nelle quali l'equilibrio economico della popolazione rurale anteguerra è stato completamente sconvolto durante la guerra dalle enormi masse di sfollati e dei profughi.

Per un sano assessment di queste popolazioni occorre perciò considerare se ed in quale misura la popolazione esistente può essere sistemata nella regione o secondo le direttive esistenti, o da elaborare, o secondo un nuovo riordinamento dei fattori economico-sociali. I risultati di questo esame saranno decisivi; da essi dipendono le disposizioni definitive, secondo le quali sarà modificata o rinnovata la struttura economica della regione; cioè possono così venir determinate le possibilità di assorbimento di popolazione, secondo criteri ragionevoli e umani.

Date le condizioni generali della Germania occidentale la pianificazione deve proporsi una struttura rurale con piccoli concentramenti urbani, con uno sviluppo misto agrario-industriale. Le possibilità però variano localmente e vanno subordinate alle condizioni naturali. Tali procedimenti possono essere:

1. Colonizzazione dei latifondi. Pianificazione mediante una riforma agraria; aumento della densità della popolazione in regioni agricole, non solo con l'istituzione di nuovi poderi, ma più ancora con lo sviluppo dell'artigianato e dell'industria connessa all'agricoltura, di aziende fornitrici delle necessità locali e dei piccoli centri, ecc.

2. Trasformazione della struttura agricola-economica in zone, dove essa non può essere radicalmente mutata. Per esempio: trasformazione di praterie in campi coltivati; di campi cerealicoli in campi di patate, barbabietole, cavoli; di orti in frutteti. Ovvero aumento di produzione mediante lavorazione più intensiva.

3. Sfruttamento delle possibilità di industrializzazione, cioè la creazione di una struttura mista agrario-industriale.

4. Trasferimento di parte della popolazione da una zona all'altra della stessa regione, o da una regione all'altra. Ciò dipende in parte dalla quantità delle case che si possono costruire e dal tempo richiesto per la costruzione.

È necessario quindi per il riordinamento e coordinamento dei fattori che determinano l'elasticità di una regione, stabilire una pianificazione a seconda che si tratti di zone d'integrazione, di zone di trasformazione o di zone di radicale riordinamento. Nei particolari queste tre categorie presentano le seguenti caratteristiche:

a) La struttura sociale-economica delle zone d'integrazione subirà poche modifiche per quanto riguarda la riforma agraria mentre si tenderà a favorire lo sviluppo industriale di alcuni luoghi con il rafforzamento dell'artigianato per i bisogni locali e il miglioramento del traffico regionale.

b) Le zone di trasformazione si modificheranno più profondamente nello sviluppo aziendale ed economico, mediante una riforma agraria atta a determinare mutamenti sostanziali nelle zone a latifondo. Si provvederà alla costituzione di nuovi centri, si promuoverà una economia industriale rivolta oltre che ai bisogni locali, anche alle necessità di regioni lontane, e si curerà un adeguato miglioramento del traffico.

c) Nelle zone di radicale riordinamento si dovranno costituire delle nuove basi economiche. Nello Schleswig-Holstein questa situazione si riferisce alla regione di Kiel.

Le zone paludose sono in generale zone di integrazione. Le zone agricole dell'est dello Schleswig-Holstein sono in parte zone d'integrazione in cui, pur mantenendo la struttura agricola la si rafforza mediante la riforma agraria e la coltivazione intensiva specializzata e col favorire la costituzione di centri con relative possibilità di traffico; in parte zone di trasformazione in cui l'attuale struttura agricola verrà modificata mediante una riforma agraria. Sono le zone di grandi latifondi. La regione inferiore dell'Elba, dello Stormann e quella centrale del Holstein sono zone di sviluppo per la struttura mista agricolo-industriale.

J. P. Franken

Landesdirektor dello Schleswig-Holstein



Sopra: Schema delle opere del piano regionale.

Sotto: Schema della ridistribuzione della popolazione.



strato che chi si trova in possesso del materiale edilizio (ed è sovente un mistero il come ne sia in possesso) ottiene anche la licenza di costruzione. Il risultato è una gerarchia molto asociale in contrasto con l'interesse pubblico. Se questo dovesse continuare per molte decine d'anni, la città offrirebbe lo spettacolo disordinato di molti piccoli gruppi di edifici interrotti da grandi vuoti e la ricostruzione richiederebbe un tempo molto lungo divenendo assai costosa.

PIANI LOCALI

Berlino. — Il piano regolatore di Berlino è, senza esagerazione, uno dei migliori piani urbanistici che siano stati compilati in tutti i paesi durante l'ultima decade. È il risultato di un'opera di collaborazione, sotto la guida del primo architetto municipale del dopoguerra, Hans Scharoun. Ad un dato momento lo si è considerato come troppo progressista o, secondo il linguaggio di uomini politici immaturi e dei colleghi invidiosi, come troppo poco realista.

Nel 1947 egli è stato sostituito da un funzionario benpensante le cui idee sull'urbanistica consistono principalmente in lauti festini dei cosiddetti e sorpassati « iniglioramenti » della circolazione urbana. Perciò il piano originale ha ormai poche probabilità di realizzazione, ma, come esempio di un piano progressista merita una breve descrizione. Si tratta in realtà di un progetto regionale o, come viene definito in Germania, di un piano per lo *Stadtlandschaft*, cioè la regione urbana di Berlino. È basato in parte sulle unità di *neighbourhood* di 4.5000 abitanti ognuna. Sono queste le cellule di base in proporzioni tali che « un bambino può trarne la sua esperienza come da un mondo in miniatura, ma completo ».

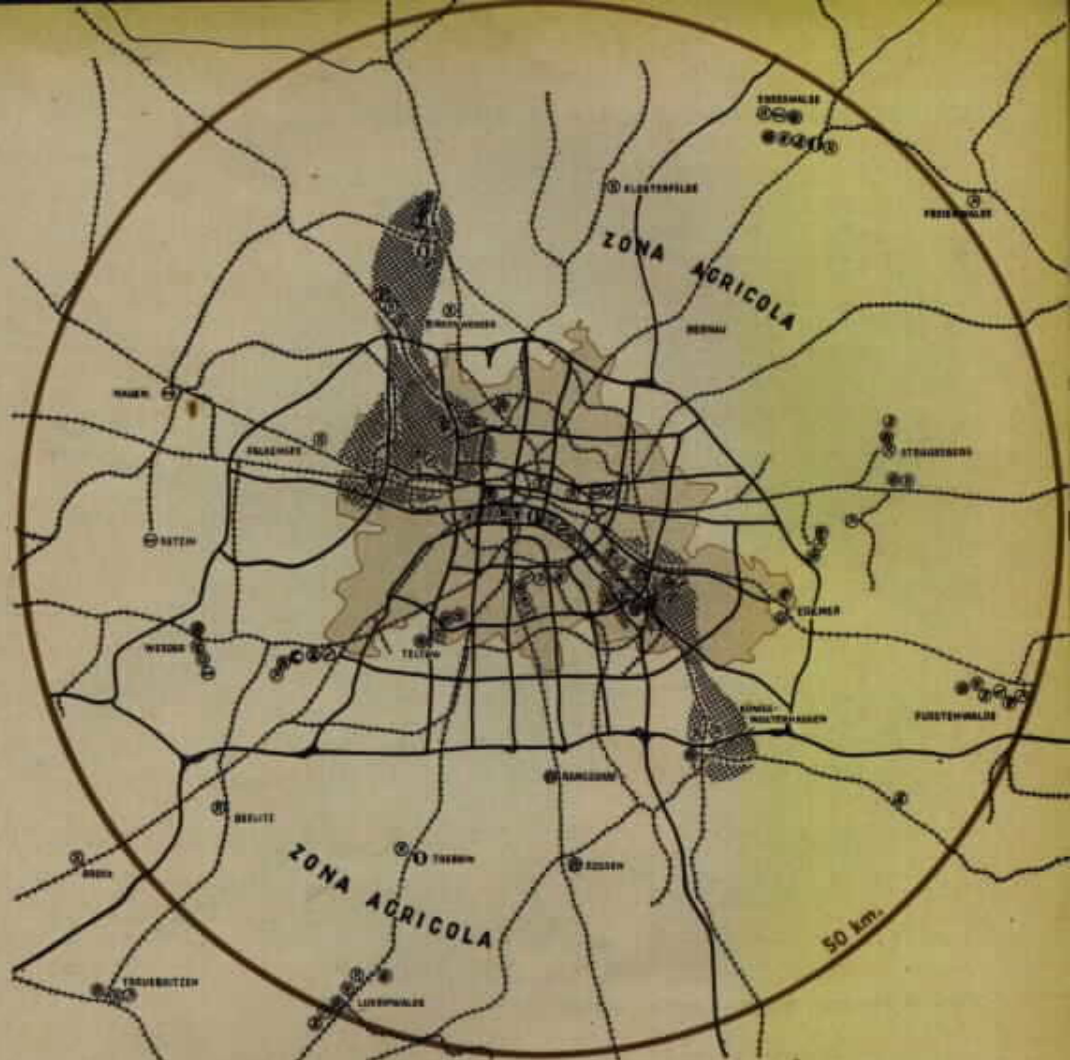
Le *neighbourhoods* sono costituite principalmente da piccole abitazioni, ma ci sono anche isolati di case ad appartamenti per le coppie senza figli, persone sole e vecchi. La densità generale della città è stata fissata sulle 200-230 persone per ettaro. Le zone industriali, di commercio e amministrative si estendono attraverso la città come strisce a nastro, accompagnate da zone residenziali formate esse pure a nastro. La loro capacità è limitata in proporzione alle possibilità di lavoro offerte dalle zone limitrofe.

Cinture di vegetazione separano le unità residenziali dalle altre zone. Nella città vecchia rimangono le istituzioni amministrative e commerciali e poche industrie leggere come l'industria dell'abbigliamento e altre di genere similare. Verso la parte occidentale dei limiti amministrativi sono situate le istituzioni educative, mentre il centro culturale dovrà essere ricostruito nella località primitiva, cioè vicina al Palazzo Imperiale.

Sul piano qui riprodotto, il nastro centrale si distingue nettamente per la presenza delle nuove attrezzature progettate.

Invece del sistema abituale di traffico radiale, convergente al centro della città, una rete rettangolare di strade di eguale importanza si estenderà sull'intera superficie della città. Questo sistema primario intercollega adeguatamente le zone residenziali e quelle di lavoro. Il traffico veloce corre attraverso gli spazi aperti, non attraverso i quartieri edificati.

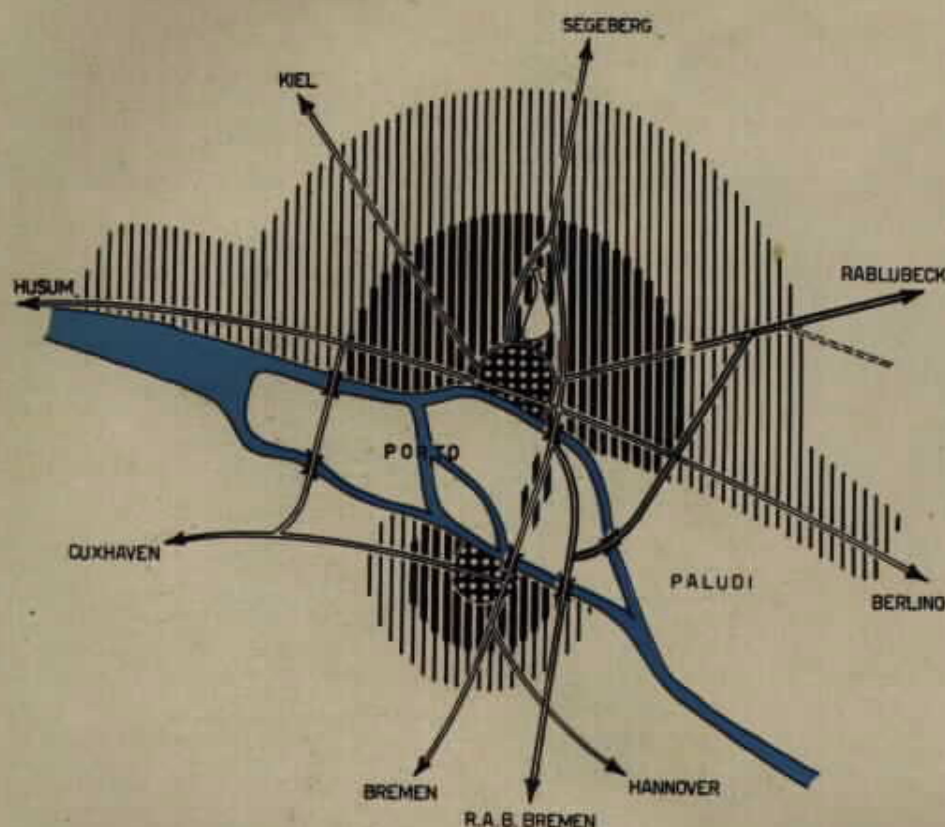
Questa descrizione troppo succinta del progetto, non può certo rendere giustizia



Piano di ricostruzione di Berlino di Hans Scharoun. Piano regionale: Sono indicate le zone industriali (a tratteggio incrociato) e con i simboli le attrezzature pubbliche e le industrie di nuovo impianto.

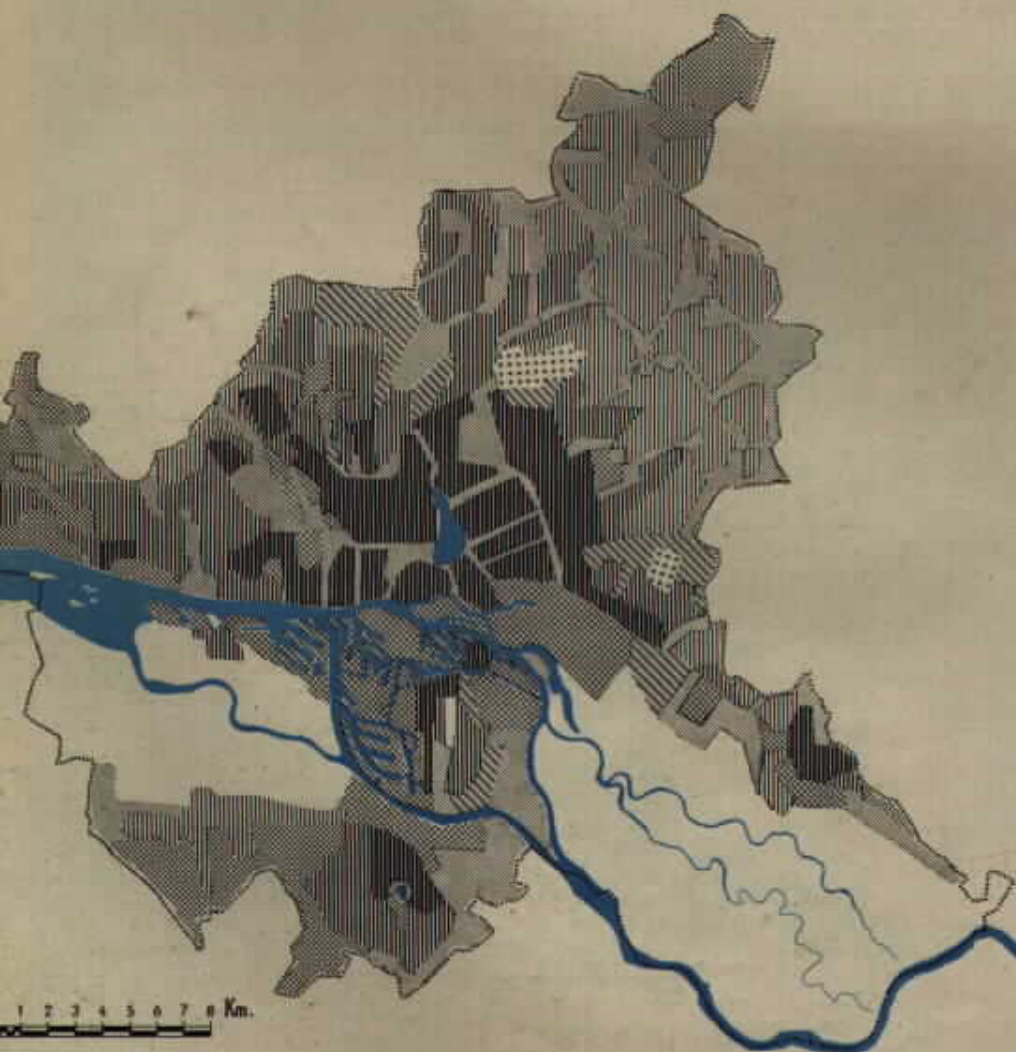
Piano di ricostruzione di Berlino di Hans Scharoun. Piano della zona centrale della città: Sono indicate le grandi linee di comunicazione, la zona industriale (a tratteggio) e la striscia della zona commerciale di traffico con l'indicazione mediante simboli delle attrezzature previste.





Piano di Amburgo. Schema generale del piano.

Amburgo. Il piano generale della città con indicazione della zonizzazione secondo i simboli del P.G.C.



alle molte idee eccellenti in esso contenute, ma può dare almeno una impressione generale delle sue principali tendenze.

Amburgo. — La posizione speciale di Amburgo come porto principale del vasto retroterra dell'Europa centrale dà un significato particolare al piano di sviluppo che, sulla base di indagini generali, è stato preparato da un gruppo di tecnici, sotto la guida dell'architetto municipale.

I piani compilati tra il 1941 e il 1944 dovettero essere scartati a causa delle tendenze naziste e della conseguente megalomania così caratteristica di tutti i progetti preparati sotto questo regime.

La prima domanda affrontata è stata: per qual numero di abitanti compilare il piano? Dopo il 1943 il numero degli abitanti era caduto da 1.680.000 a 800.000. Oggi esso è dinuovo salito a 1.450.000. Il piano di sviluppo è stato previsto per un aumento a 1.500.000 in un primo tempo, con la possibilità di arrivare fino a 2.000.000.

A questo proposito si può subito osservare che il tendere ad un aumento della popolazione anziché tentare di ridurla, non appare un indirizzo ragionevole ed è in ogni caso assai discutibile.

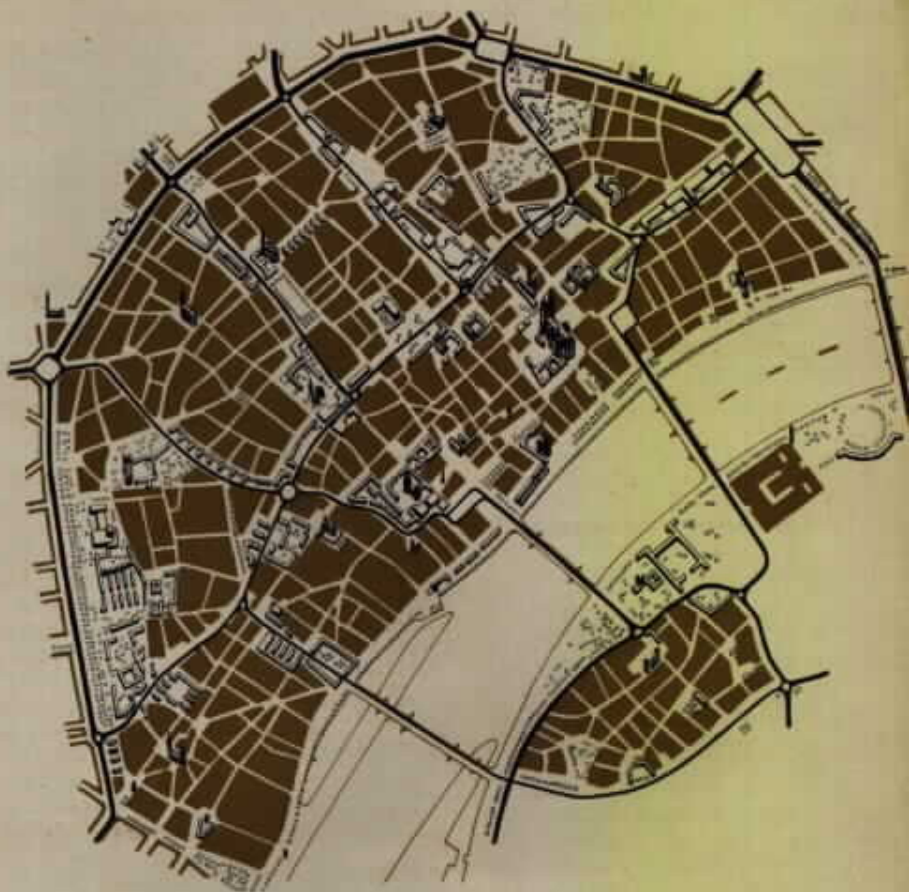
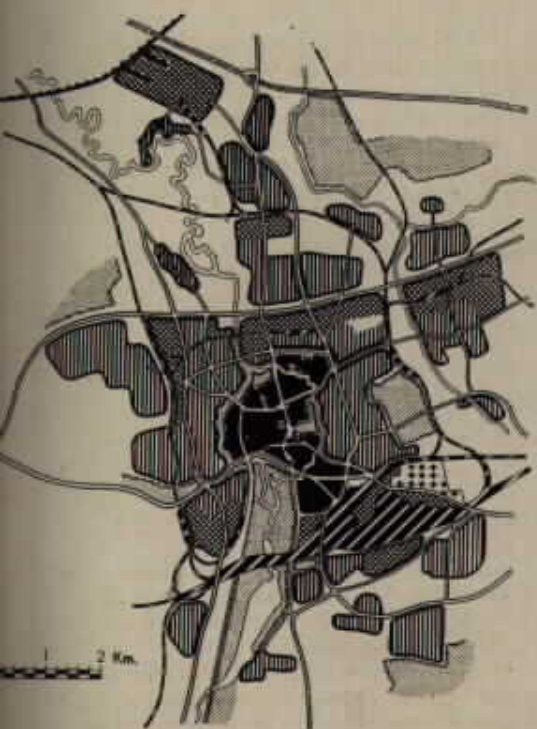
La zona industriale più importante è naturalmente il porto e la prossimità a questa parte è essenziale per la zona commerciale. Conseguentemente le nuove industrie dovranno essere situate alla periferia, mentre lo spazio libero nelle vicinanze del porto sarà riservato a scopo residenziale e commerciale.

Il centro di Amburgo, nato da una antica testa di ponte sull'Elba, rimarrà dunque il fulcro commerciale, culturale, e amministrativo della città e il centro del sistema viario. L'antica rete stradale urbana, concepita ancora secondo il modello medioevale è naturalmente insufficiente alle necessità moderne, sarà quindi rimodellata secondo nuovi concetti e il compito sarà reso più facile dal lavoro di sgombero già compiuto dai bombardamenti.

Ogni singola zona cittadina necessita ora di un'opera di rarefazione e ognuna di esse dovrà essere tracciata secondo i propri limiti naturali, geografici e geologici.

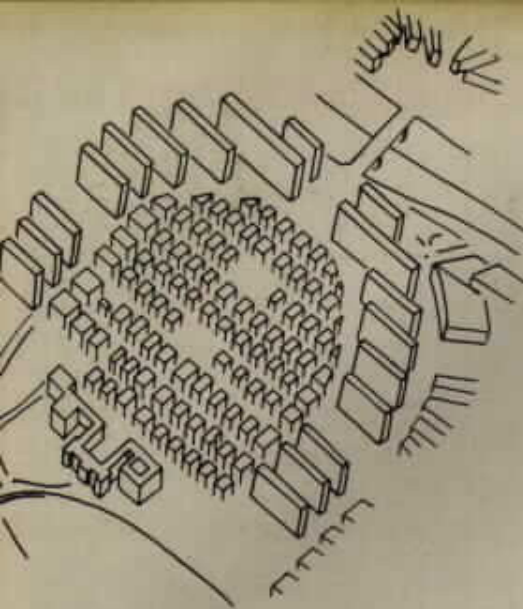
Tre sono i problemi di particolare importanza per la densità della popolazione: la distanza tra l'abitazione e il lavoro, la mole delle unità residenziali, e un sufficiente accesso di luce e d'aria e sole come fattore determinante del rapporto tra distanza degli edifici e loro altezza. Calcolando lo spazio abitabile sulla base di 10 mq. per persona, il 30% delle unità di abitazione avranno 30 mq. di superficie di pavimento, il 50% 40 mq. e il 20% 50 mq. La densità della zona centrale non dovrà essere aumentata poiché le zone perimetrali offrono spazio sufficiente per la maggior parte delle nuove costruzioni. Se queste intenzioni potranno venire attuate, il centro ospiterà 789.000 abitanti, le zone periferiche 874.000 e il rimanente, compresi gli spazi aperti e la zona industriale, 104.000.

Il rapporto, pubblicato a cura del Senato di Amburgo, sottolinea la necessità di un piano regionale che non tenga conto dei confini amministrativi, particolarmente tra Amburgo e lo Schleswig-Holstein. Nuove città satelliti dovranno necessariamente venir costruite, sebbene in un futuro ancora distante. Il pericolo di tali concetti parrebbe risiedere anzitutto in una sopravvalutazione



Sopra: Il piano di ricostruzione di Colonia. Sotto: Veduta delle distruzioni della zona centrale di Colonia. - A sinistra in alto: Piano generale della città di Braunschweig. - A sinistra in basso: Piano della sistemazione viaria di Lubeca.





Piano di ricostruzione della zona centrale di Mannheim.

del potere di attrazione delle grandi città, e nella persistente ideologia nazista, che ancora si indugia qua e là scambiando quantità per qualità e trascurando le conseguenze decisive del pianificare a beneficio degli esseri umani anziché per gli scopi particolari dei pianificatori.

Il piano prevede un sistema interrotto di spazi aperti sull'intera superficie della città, con il fulcro nel bacino dello Outer Alster. Questa rete di vegetazione fornisce naturalmente le linee di demarcazione che separano e uniscono le zone singole. Le vecchie linee di comunicazione si sono sviluppate principalmente dal nord al sud sulle due sponde dell'Alster, mentre il naturale sviluppo di Amburgo avrebbe dovuto avvenire sulle due sponde dell'Elba, da est ad ovest. Questo inconveniente è stato messo in luce dal piano ed ora si stanno formulando nuove proposte per una rete di strade arteriali e passaggi di circonvallazione attraverso ed attorno alla città, in tutte le direzioni principali.

Braunschweig. — Il piano di Braunschweig è stato compilato secondo il principio dei quartieri e delle unità di neighbourhood. Esso costituisce un serio tentativo di trarre il miglior partito possibile dal tracciato disordinato di una vecchia città fortemente distrutta, delineando ben nettamente i vari quartieri e introducendo una nuova concezione nei problemi del traffico.

Sono previsti da cinque a sei grandi quartieri, separati da cunei di verde che penetrano dalla cintura periferica fino al centro.

L'architetto municipale ha sottolineato con molto buon senso il fatto che la riedificazione di Braunschweig non dovrebbe essere concepita come la ricostruzione della struttura antica, ma come un'edilizia secondo principi aggiornati. Perciò la massa amorfa della città è suddivisa nettamente in un raggruppamento ben definito di sub-unità proporzionate alla scala umana e dove gli abitanti possono sentirsi parte di entità viventi.

Quattro arterie di traffico s'incrociano attraversando il nocciolo centrale, e si estendono come vie di grande comunicazione nella campagna circostante.

Kiel, porto sul Baltico, era sede di importanti cantieri e di industrie affini. L'intera zona industriale fronteggiante le zone residenziali ed estesa lungo la baia è ora un cumulo di macerie; anche la parte residenziale ha molto sofferto e grandi vuoti si

sono aperti nella zona edificata. Il piano adottato che è stato scelto attraverso un concorso, si è valso dei vantaggi procurati dai bombardamenti ed ha ridotta la zona edificata, concentrandola in un certo numero di grattacieli, circondati da spazi verdi nel centro della città.

Lubecca. — Pure sul Baltico, è stata una città antica eccezionalmente bella e molti dei suoi pregevoli edifici sono stati distrutti. Finora la ricostruzione segue dei principi più o meno tradizionali, accontentandosi di togliere gli ostacoli più gravi al traffico e di fare una revisione generale della viabilità.

Colonia. — La parte antica della città, di grande valore artistico e pittoresco, è stata distrutta e con essa alcune delle chiese romaniche, di pregio unico ed insostituibile; sono pure scomparsi i ponti sul Reno.

La nuova Colonia sarà costituita da nove quartieri. La popolazione del centro sarà ridotta da 150.000 a 90.000 abitanti. Ogni quartiere ospiterà circa 10.000 persone e conterrà tutte le istituzioni di cui può abbisognare una comunità, come scuole, istituzioni sociali, centro di acquisti, ecc. Una cintura interna di vegetazione sarà collegata a quella esterna da nuovi spazi aperti. Sono previsti nuovi ponti e lungo il fiume si stendono spazi aperti per tutta l'estensione della città. Il piano, per quanto si può giudicare finora, porta tutti i segni di una timida e convenzionale pianificazione urbanistica.

Mannheim. — Alla confluenza del Reno e del Neckar è il prodotto di una concentrazione regionale: si tratta di una città barocca cresciuta su di una città residenziale del Rinascimento in cui il palazzo era il punto focale del tracciato. La parte interna è stata distrutta e si è pensato di ricostruirla secondo i concetti espressi dall'illustrazione.

Questi esempi possono bastare per dimostrare come la maggior parte dei piani locali abbia in comune la caratteristica di prendere in considerazione l'intimo rapporto reciproco fra la località abitata singola e la zona circostante: così non si tratta certamente ancora di una genuina integrazione regionale, ma questo è tuttavia un passo avanti verso tale scopo.

Gli urbanisti tedeschi hanno coniato un termine caratteristico per questo stadio della pianificazione ed è lo *Stadtlandschaft*. Questo termine esprime la sfera d'influenza del centro urbano, che dovrebbe essere considerato assieme alla città propriamente detta e l'insieme trattato come un tutto unico. Questa limitazione fa sorgere una quantità enorme di problemi essenziali per la pianificazione territoriale, e diciamo subito: il concetto di *Stadtlandschaft* è antiquato perché basato sull'influenza dominante dei centri urbani e della subordinazione delle zone rurali a questa influenza; è un concetto che conserva tutte le tendenze che hanno creato e perpetuato l'antagonismo tra città e campagna. Si estende così la superficie di pianificazione, ma non si tende a una vera integrazione su scala regionale.

Benché una certa tendenza verso la pianificazione regionale sia evidente in Germania, non ha finora prodotto nessun risultato tangibile e non ha esercitato alcuna influenza pratica sull'atteggiamento delle amministrazioni locali. Praticamente tutti i

piani che finora sono stati preparati per la riedificazione delle città distrutte, grandi e piccole prevedono lo stesso numero di abitanti ed anche un eventuale aumento.

Non pare vi sia l'intenzione d'imbarcarsi in progetti di decentralizzazione globali, entro un tracciato regionale, per spingere individui e industrie lontano dalle zone urbane; né pare vi sia l'intenzione di livellare e di equilibrare rispettivamente città e campagna. Si parla molto di spirito di comunità, ma non vi è stato finora un solo tentativo di creare delle vere comunità, suddividendo le grandi concentrazioni.

A dir il vero, in teoria il principio della neighbourhood è stato accettato, ma in realtà l'idea rimane una comoda etichetta per i distretti inferiori ai 10.000 abitanti. È superfluo dire che questa cifra non potrà mai essere una base fruttuosa per generare un vero spirito di neighbourhood. La cifra giusta sarebbe invece di 2 fino a 3000 abitanti, con la scuola primaria e con istituzioni, quali il giardino d'infanzia, come punto focale.

Un'altra tendenza, che colpisce l'osservatore ed è comune a quasi tutti i piani, è l'importanza data al problema del traffico come fattore supremo nella preparazione dei progetti. È ovvio che anche questo è un concetto antiquato e che le considerazioni di ordine sociale devono avere il primo posto e tutto dev'essere subordinato alle esigenze conseguenti. Nessuno nega che il traffico e le linee di comunicazione siano di estrema importanza. Ma il traffico esiste per l'uomo e non l'uomo per il traffico: di conseguenza la pianificazione di una città grande o piccola dovrebbe cominciare col tracciato delle unità di neighbourhood e il traffico arteriale dovrebbe essere subordinato a questo fattore primario.

La decentralizzazione dell'industria soltanto non può creare una nuova struttura di ambiente su basi sane, se non è accompagnata dalla decentralizzazione culturale. Con ciò s'intende che le istituzioni culturali dovrebbero essere sparse in tutto il paese o rese mobili. I beni dello spirito devono essere messi alla portata di ogni abitante in ogni località, se l'attuale torpidezza della vita rurale e la volgarità superficiale della vita cittadina dovranno essere sostituite da una rete efficace di possibilità culturali.

Quanto alla decentralizzazione dell'industria, comunemente si ritiene che solo i grandi impianti siano le unità di produzione più efficienti, e questo è un errore. Ricerche recenti e specializzate in Gran Bretagna e negli Stati Uniti hanno dimostrato che unità di piccola e media mole sono spesso più efficienti in numerosi rami d'industrie. La ridistribuzione industriale non deve condurre a nuove grandi concentrazioni, ma può divenire il punto di partenza di nuove strutture sociali ed economiche basate su di un gran numero di piccole comunità.

Vorrà la Germania scegliere il cammino della tradizione, anziché approfittare della sua possibilità unica per iniziare una nuova era? Per ora purtroppo pare che il passato abbia il sopravvento sul presente e sul futuro.

Sarebbe allettante discutere le conseguenze di questo indirizzo, ma occorrerebbe a tale scopo un lungo esame semi-politico e profondamente critico di quelle tendenze che stanno facendosi strada in questo momento e che pare stiano per prendere il sopravvento.

E. A. Gutkind



Mostra del piano regolatore di Filadelfia

La mostra di Filadelfia non si presenta soltanto come un brillante esempio di scenotecnica, ma suona soprattutto come un severo ammonimento alle nostre civiche amministrazioni. Il forte onere finanziario sopportato per il suo allestimento dà una esatta misura dell'importanza e della serietà con cui i problemi cittadini sono stati valutati e portati al pubblico. Né esso è stato frutto di una avventata prodigalità o di un estroso esibizionismo, ma di un preciso calcolo economico, in quanto tutta la mostra tendeva non tanto ad informare genericamente il pubblico, quanto piuttosto ad impegnare il cosciente contributo finanziario, risultato ben più positivo della semplice adesione spirituale.

Plastici, immense foto aeree della città, films, diorama, affreschi, pannelli murali, disegni umoristici, congegni meccanici, la riproduzione al naturale di un angolo di strada esistente, tutti i possibili accorgimenti tecnici sono stati combinati artisticamente e logicamente in questa spettacolare esposizione destinata a propagandare presso i cittadini di Filadelfia il piano della loro città.

L'esposizione, progettata dall'arch. Oscar Stonorov e dall'urbanista Edmund Bacon, ha richiesto una spesa di 340.000 dollari ed è stata visitata da più di 385.000 cittadini di Filadelfia durante i mesi di settembre e ottobre 1947.

La mostra era stata allestita nell'interno dei grandi magazzini Gimbel e più tardi trasferita in un luogo di esposizione permanente, dove un maggior numero di cittadini

ha potuto in seguito visitarla e dove viene continuamente aggiornata dalla Commissione per il piano.

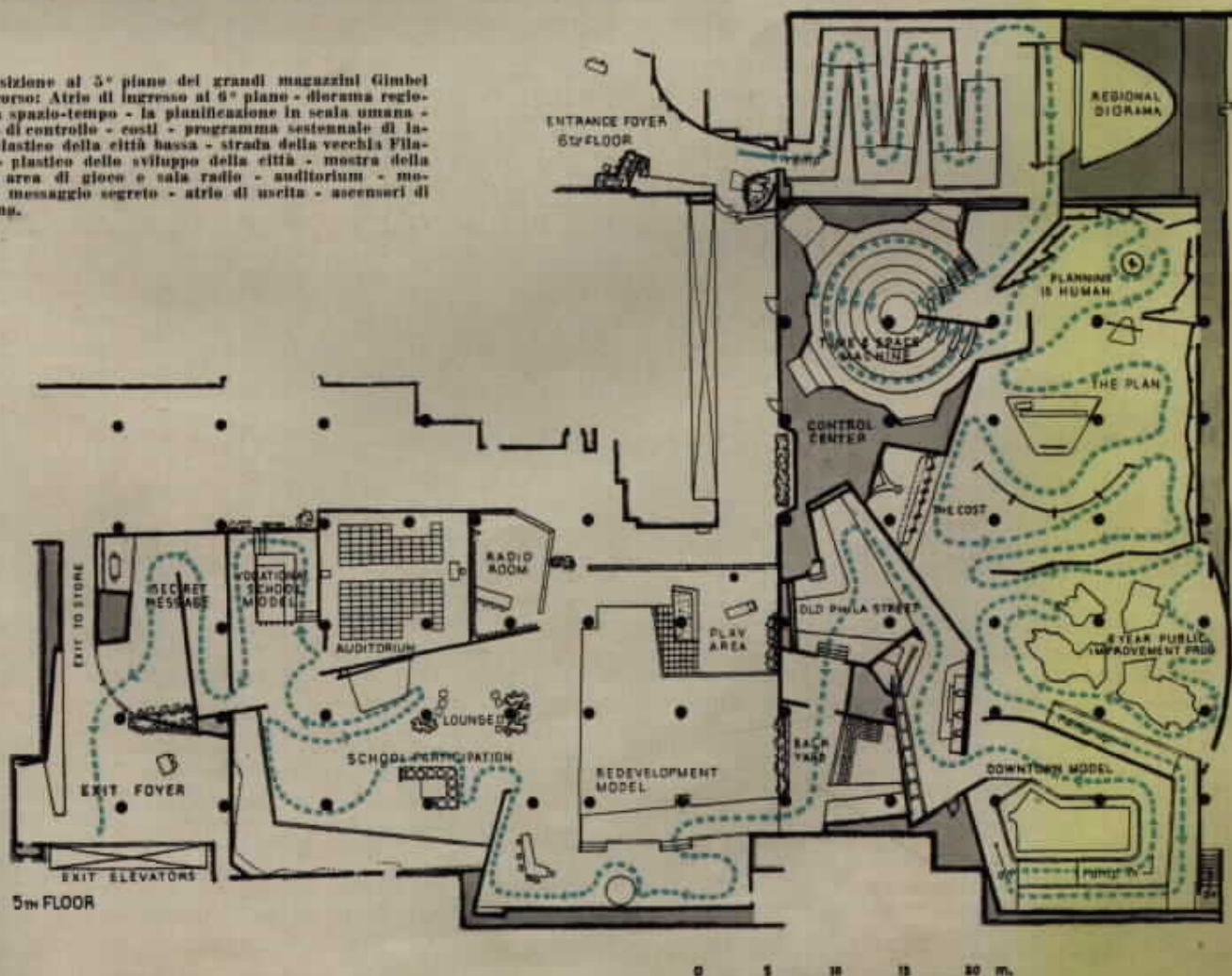
A differenza di altre città, Filadelfia prima del 1942 non aveva una Commissione di pianificazione retribuita. In origine la città era stata assai bene progettata da William Penn nel 1786, ma ben presto i primitivi confini non furono più sufficienti a contenerne lo sviluppo. Tuttavia fu solo nel passato decennio, quando le industrie incominciarono a trasferirsi fuori della città, che i cittadini cominciarono a svegliarsi dal piacevole sogno di una Filadelfia «città dalle bellissime case», come era stata chiamata per lungo tempo, e che ci si propose di fare qualcosa per la soluzione dei problemi urbani.

Nel 1940 un gruppo di giovani, animati da spirito di civismo, fondò il «the city policy committee» (comitato d'azione per

i problemi cittadini), un'organizzazione che da allora si è sviluppata in uno dei più vigorosi movimenti di pianificazione degli Stati Uniti. A capo di questo gruppo era un giovane avvocato, Walter Phillip, da poco laureato alla facoltà di legge di Harvard, che radunò cinquanta giovani professionisti progressisti, i quali dovevano in seguito formare il nucleo di un più vasto gruppo, denominato «The Joint Committee on Planning» (Commissione aggiunta per la pianificazione). Questo gruppo, pur non essendo ufficiale, sottmise al Consiglio comunale una mozione richiedente una Commissione permanente di pianificazione che avrebbe dovuto essere un organo puramente consultivo operante tra il Sindaco e il Consiglio comunale.

In realtà non si trattava di un organo soltanto decorativo, perché doveva com-

Planta dell'esposizione al 5° piano dei grandi magazzini Gimbel seguendo il percorso: Atrio di ingresso al 5° piano - diorama regionale - macchina spazio-tempo - la pianificazione in scala umana - il piano - centro di controllo - costi - programma settennale di lavori pubblici - plastico della città bassa - strada della vecchia Filadelfia - cortile - plastico dello sviluppo della città - mostra della scuola - sosta, area di gioco e sala radio - auditorium - modelli di scuole - messaggio segreto - atrio di uscita - ascensori di uscita al 5° piano.





Sopra: Vivace disposizione di pannelli scorrevoli, grafici, fotomontaggi, plastici, per interessare il pubblico al materiale esposto.



A sinistra: Uno dei numerosi mezzi di attrazione adottati nell'esposizione: composizione di legno, materiali plastici e di ferro.

prendere un corpo di studio di nove esperti ed un personale tecnico scelto, oltreché contare su di un adeguato bilancio. Dopo una lotta serrata la mozione fu approvata all'unanimità ed il sindaco Samuel insediò una commissione di prim'ordine, con un corpo tecnico guidato dall'esperto B. Mitchell (ora all'Università di Columbia). Molti urbanisti giudicano che tale commissione sia la migliore attualmente in funzione negli Stati Uniti.

Il programma della commissione è basato su di un piano a lunga scadenza, che contempla lo sviluppo di Filadelfia fino al 1982. Essa si propone di concretare ogni anno un programma sestennale di lavori, da presentare ogni settembre al Consiglio Comunale, in modo da realizzare gradualmente il piano a lunga scadenza.

Per assicurare il successo a questo ambizioso programma è stata allestita la esposizione, allo scopo di spiegare ai cittadini i compiti della pianificazione urbana e per assicurare il loro interesse e la loro adesione.

Tutelata dalla Camera di Commercio e dal « Citizens Council for Planning » (« Consiglio Civico per la Pianificazione », il nome attuale del primitivo « Comitato Aggiunto »), l'esposizione fu avviata col concorso finanziario degli uomini d'affari e con l'aiuto economico e politico della città.

La pubblicità, che fu gratuita, comprendeva due milioni di cartelloni sui tram, vetrine pubblicitarie nei negozi, manifesti murali, 300 colonne di articoli, 20 pagine complete di pubblicità, 63 trasmissioni radiofoniche complete e 228 annunci pubblicitari radiofonici.

Il pubblico accorse, esaminò e fu vivamente impressionato (come è anche confermato dai questionari raccolti alla mostra), tanto da rendersi conto di che cosa la pianificazione significhi per il singolo cittadino.

Gli anni successivi hanno dimostrato che questa prima impressione e la continua formulazione di programmi capillari, sono riusciti ad alimentare tra i cittadini la coscienza dei problemi urbanistici della loro città.

All'entrata dell'esposizione il visitatore era salutato dalla voce dell'annunciatore e accompagnato da questa man mano che procedeva lungo le rampe, in penombra, davanti al diorama della regione di Filadelfia ed attraverso la macchina Spazio-tempo. (Vedasi il piano dell'esposizione). L'ambiente di questa sezione introduttiva era tenuto in semi-oscurezza, mentre le mostre erano illuminate crudamente per accentuare e separare le varie materie.

La sezione seguente invece era illuminata a giorno. Questo alternarsi di luci e ombre e l'uso di colori vivaci ai muri fu molto efficace per evitare la monotonia, tener desta l'attenzione e separare le varie sezioni dell'esposizione. A questo scopo fu pure adottato il cambiamento di livelli del pavimento nei punti strategici.

Un auditorio a due piani, già esistente all'angolo del palazzo dell'esposizione, fu usato come collegamento fra l'entrata, posta al sesto piano, e gli ambienti di esposizione al quinto piano. In esso si collocarono le rampe che discendevano ad una piattaforma dalla quale i visitatori avevano la visione del sottostante diorama. In questa sezione dal piano elevato si passava nella macchina Spazio-tempo costruita a gradinate concentriche per permettere una agevole visione delle mostre lungo i muri.

Infine lo spettatore raggiungeva il livello del pavimento del quinto piano, che ospitava la maggior parte dell'esposizione. Nuove rampe permettevano una veduta dall'alto del gigantesco plastico della trasformazione della zona urbana di Filadelfia. Un'ultima zona elevata conteneva il grande plastico che riproduceva al completo una tipica strada con due file di misere casette.

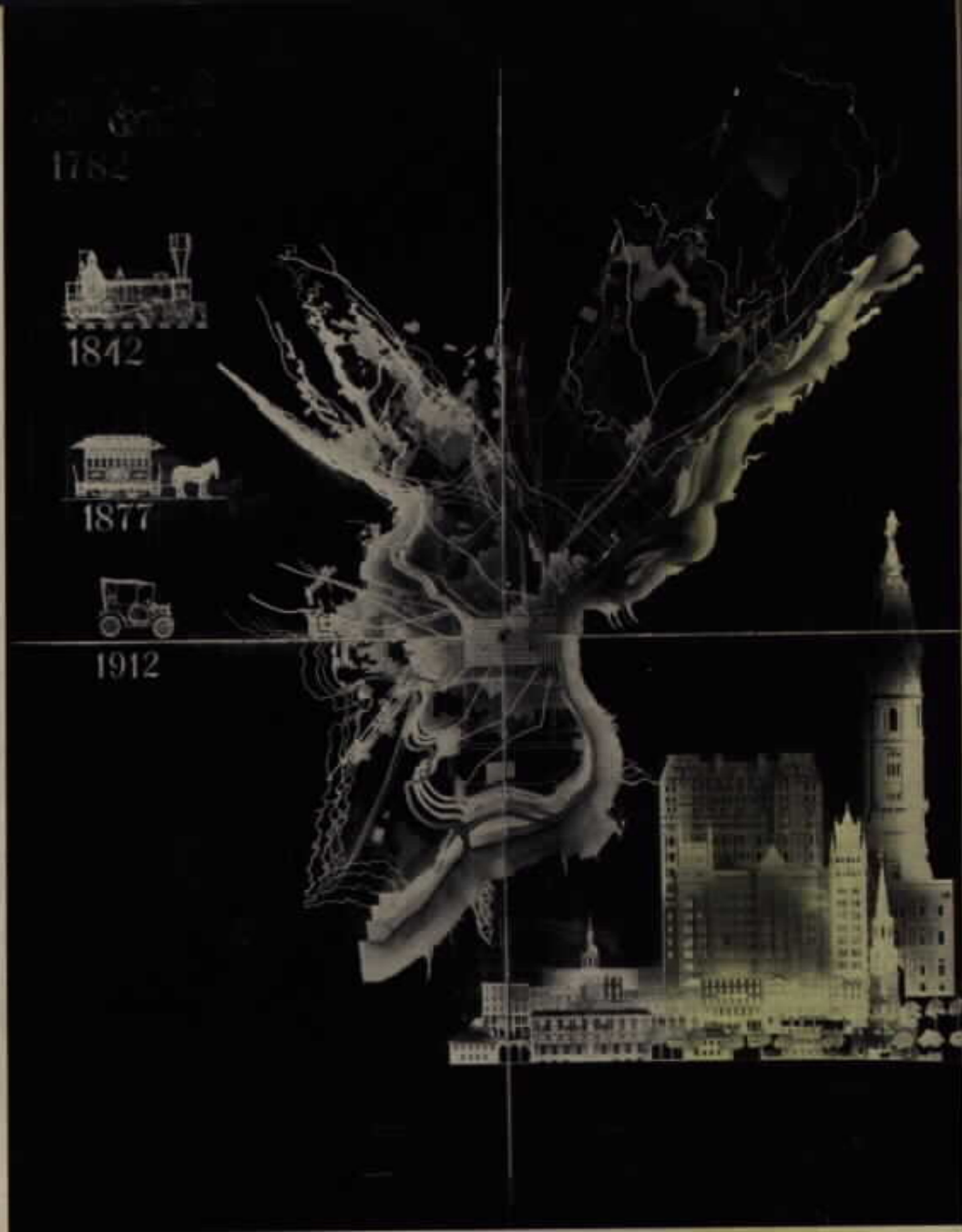
Si sono usati alternativamente i metodi di circolazione libera e forzata attraverso l'esposizione per regolare l'affollamento, lasciando considerevoli spazi di sosta.

Molti accorgimenti furono usati per rendere interessanti i concetti urbanistici e per portarli dal piano astratto a quello della vita di ogni giorno.

La mostra che incontrò maggior successo fu quella della scuola, consistente in una serie di modelli di nuclei residenziali progettati e costruiti dagli alunni stessi.

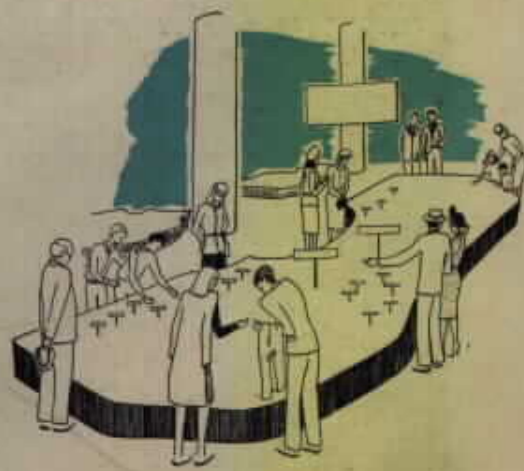
La riproduzione in grandezza naturale di un tipico filare di case e la dimostrazione delle migliori che possono venire approntate con poca spesa dal privato cittadino al suo cortile, portava una nota realistica.

L'umorismo era penetrato nell'esposizione a mezzo di disegni umoristici del noto artista Robert Osborne; essi tendevano a dimostrare che l'Urbanistica non è che l'applicazione su una scala più vasta di atti quotidiani, come il fare la spesa o il redigere un bilancio familiare.



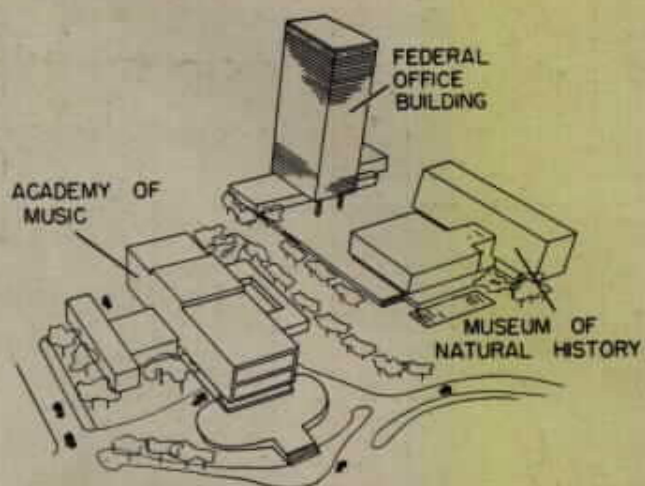
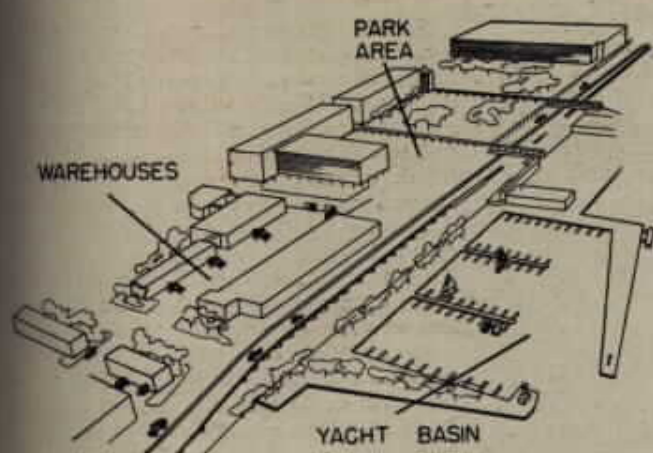
Sopra: Quadro plastico tridimensionale della pianta della città, dei mezzi di trasporto e dei tipi di edifici più diffusi, composto da piani di plexiglas sovrapposti che, illuminandosi successivamente, mostrano i diversi periodi della storia di Filadelfia.

A sinistra: Piccoli visitatori interessati alla mostra dei lavori eseguiti dagli alunni delle scuole.



La gigantesca pianta della città.





Nella pagina a fronte: Grande plastico della città allo stato esistente (in alto), composto da sezioni mobili che ruotando presentano la città trasformata secondo gli sviluppi progettati (in basso).

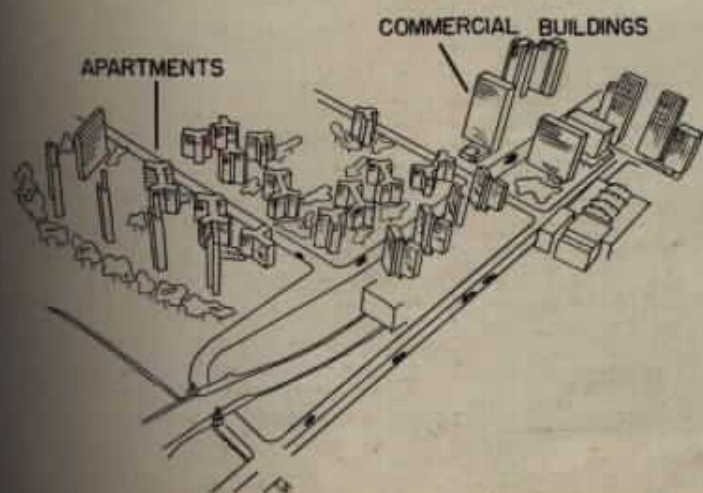
Sopra, a sinistra: Trasformazione del lungo fiume Delaware. La strada a traffico veloce è fiancheggiata dalla darsena e dal centro di vendita all'ingrosso con parcheggio sotterraneo.

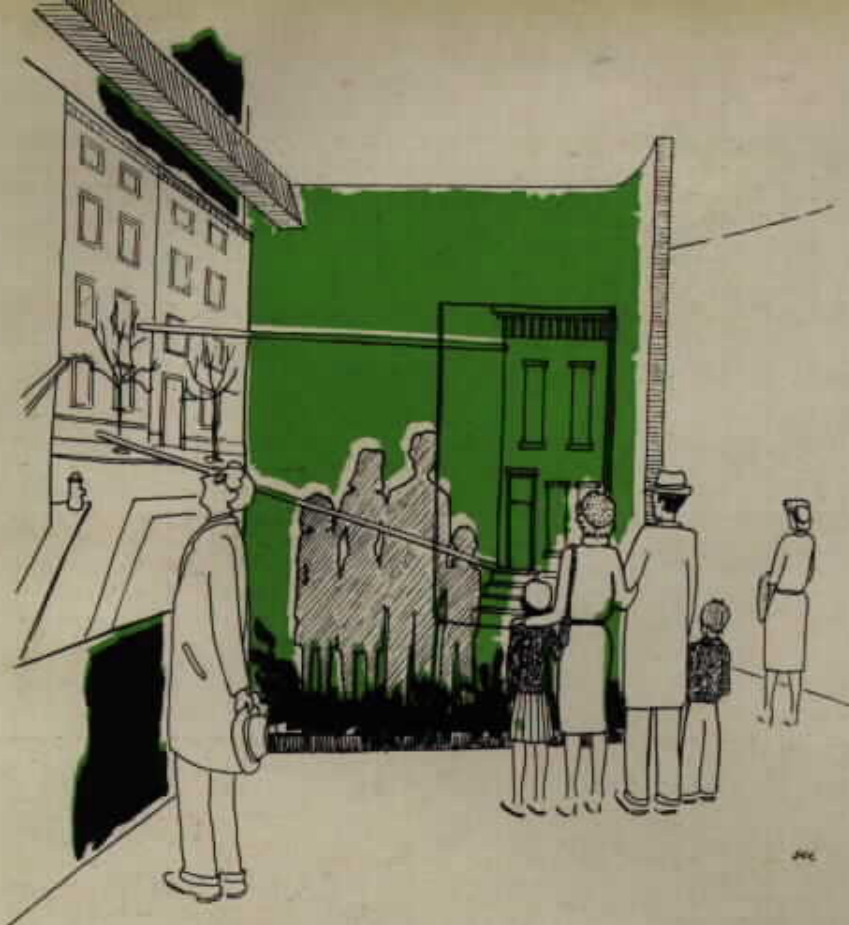
Sopra, a destra: Nuovi edifici pubblici.

A destra: Primo piano del plastico con lo sviluppo del porto.

Sotto a sinistra: Il boulevard Pennsylvania passa attraverso la città eliminando la congestione del traffico.

Sotto, a destra: Nuovi edifici commerciali nel cuore del quartiere degli affari.





Lo studio della trasformazione della neighbourhood ne mette in rilievo gli aspetti negativi e dimostra l'urgente necessità del risanamento dei tuguri.

La ricostruzione al naturale di un angolo di strada di uno dei più miseri e sovraffollati quartieri di Filadelfia, ne ricrea l'atmosfera di grigiore e di desolazione.



Non si sono omessi accorgimenti per la comodità dei visitatori; sono stati ad esempio predisposti piccoli spazi sorvegliati per il gioco dei bimbi stanchi e locali ricevitori e trasmettenti per radio e televisione: da essi ben 60 trasmissioni radiofoniche e 115 televisive furono trasmesse al pubblico durante il corso dell'esposizione.

La macchina Spazio-tempo faceva uso di parecchi sistemi per mostrare visivamente l'accrescimento di Filadelfia dal 1782 al 1947, il cambiamento dei mezzi di trasporto ed i loro effetti sullo sviluppo, sulla rapida decentralizzazione e sul manifestarsi dei mali presenti della città. Una serie di lastre, proiettate in modo tale da sovrapporsi, confondendosi le une sulle altre, mostravano la neighbourhood di cinquant'anni fa, che si dissolve in quell'attuale, ormai in uno stato di grigia desolazione. I cambiamenti dei mezzi di trasporto e dei vari tipi di costruzione erano presentati in modo vivace e con una serie di pannelli di plexiglas sovrapposti, illuminati successivamente e contemporaneamente ai grafici mostranti l'ampliamento di Filadelfia. Uno spettacolo era offerto dal pendolo mobile: mentre esso oscilla sulla pianta della città l'ombra della desolazione si espande sul cuore della città.

In un'altra sezione un'immensa fotografia mosaico della città, fortemente illuminata, sottolineava tutti i progetti già approvati dal Consiglio comunale, fino all'ultimo tratto di fognatura. Nel programma sestennale si tiene infatti conto di ogni progetto, e ciò è di particolare importanza, dato che bisognava riguadagnare la fiducia del pubblico scossa da piani utopistici e dall'inerzia dei governanti locali. La Commissione pianificatrice dà ora molta importanza alla continuità di questi programmi sestennali: ogni anno un nuovo piano, che comprende i progetti non finiti nell'anno precedente, oltre al programma di un anno di nuovi lavori, è sottoposto al Consiglio comunale dalla Commissione di pianificazione, perciò in ogni momento si sta realizzando un piano sestennale. Ogni piano successivo è redatto in modo da consentire variazioni secondo i fondi disponibili, il mercato della mano d'opera, la carenza di materiale, le condizioni generali degli affari, ecc.

Sulla pianta esposta gli spettatori potevano individuare per mezzo di segnali la posizione della loro casa, il che dava alla mostra un interesse veramente personale.

Plastici in scala minore di singoli progetti con i relativi prezzi davano ai contribuenti un'idea reale del costo dei miglioramenti della città.

Ecco un elenco delle migliorie in progetto:

1. Bonifica delle acque fluviali, estensione della rete di fognatura.
2. Pieno sviluppo dell'aeroporto sud-ovest.
3. Sostituzione di strade sopra-elevate nel centro della città con nuovi corsi alberati.
4. Costruzione del ponte Pennrose Avenue e zone limitrofe.
5. Incremento delle attrezzature ricreative, come parchi, terreni da gioco, piscine.
6. Estensione della ferrovia sotterranea Market Street.
7. Istituzione di nuovi centri sanitari, scuole, ed altre attrezzature di prima necessità.
8. Inceneritori per migliorare la soppressione dei rifiuti.

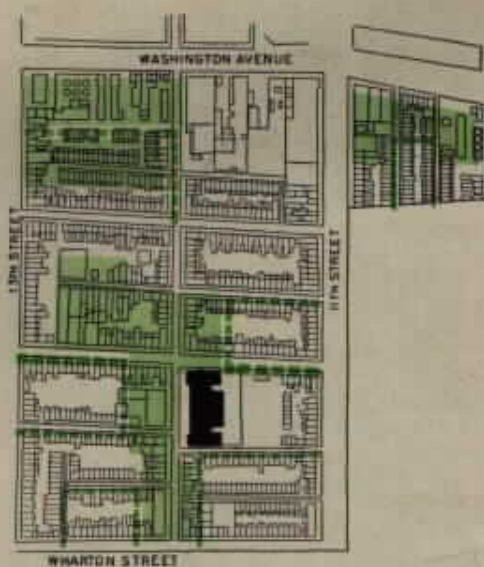


Suggerimenti per ottenere spazi aperti per giardini in zone residenziali della città.

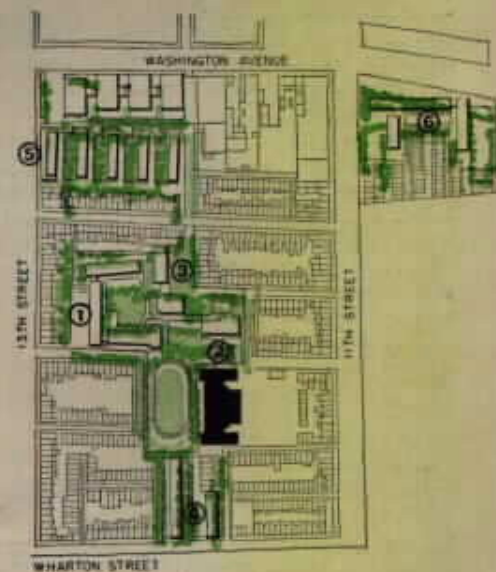


Da sinistra a destra: Veduta aerea di una neighbourhood attuale dalla quale si rileva l'alta densità edilizia.

Il piano schematico per la stessa neighbourhood pre-



vede nuovi isolati e trasforma la rete viaria, creando nuove strade residenziali a cul di sacco. Piano di trasformazione: 1. Case a tre piani - 2. Scuola materna con campi di gioco - 3. Centro di negozi



4. Case a schiera - 5. Gruppo di case a schiera a sud della zona di piccole industrie sulla Washington Avenue - 6. Case con basso canone di affitto per il risanamento degli isolati più malsani.

Mostra del piano regolatore di Filadelfia (segue)

9. Completamento della banchina del molo sud.

10. Costruzione di nuove strade e pavimentazione di vie esistenti.

11. Nuove stazioni di polizia e caserme di pompieri.

L'elemento di maggior attrazione della mostra era costituito da un plastico di m.10 per 4,5 della zona interna di Filadelfia, tra il fiume Delaware fino all'Università di Pennsylvania, oltre il fiume Shuylkill. Il plastico presenta per prima la città nel suo stato attuale, poi, in sincronismo con un dialogo esplicativo e con luci dirette via via sulle varie sezioni, parte del plastico ruota per mostrare i miglioramenti in progetto, finché tutto il plastico è rovesciato e presenta il centro di Filadelfia quale sarebbe fra 30 anni se tutti i miglioramenti venissero eseguiti.

I miglioramenti includono: l'ampliamento della Vine Street (lo Stato ha già acquistato il terreno necessario); una grande stazione di autobus; un'arteria diretta lungo il fiume Delaware; un nuovo mercato con parcheggio sotterraneo ai piedi della Market Street; progetti di nuovi ponti e case ad appartamenti; un grandioso viale per dare rilievo alla Independence Hall (lo Stato ha stanziato 4 milioni di dollari per l'acquisto del terreno e degli edifici) e il rifacimento dei muraglioni della ferrovia che attraversa la città. Tutto ciò fa parte di un programma a lunga scadenza che ha un grande bisogno dell'aiuto di una cittadinanza bene informata. Il plastico, che è costato 50.000 dollari ed ha richiesto nove mesi di lavoro, contiene 45.000 edifici, 25.000 auto e autobus e 12.000 alberi.

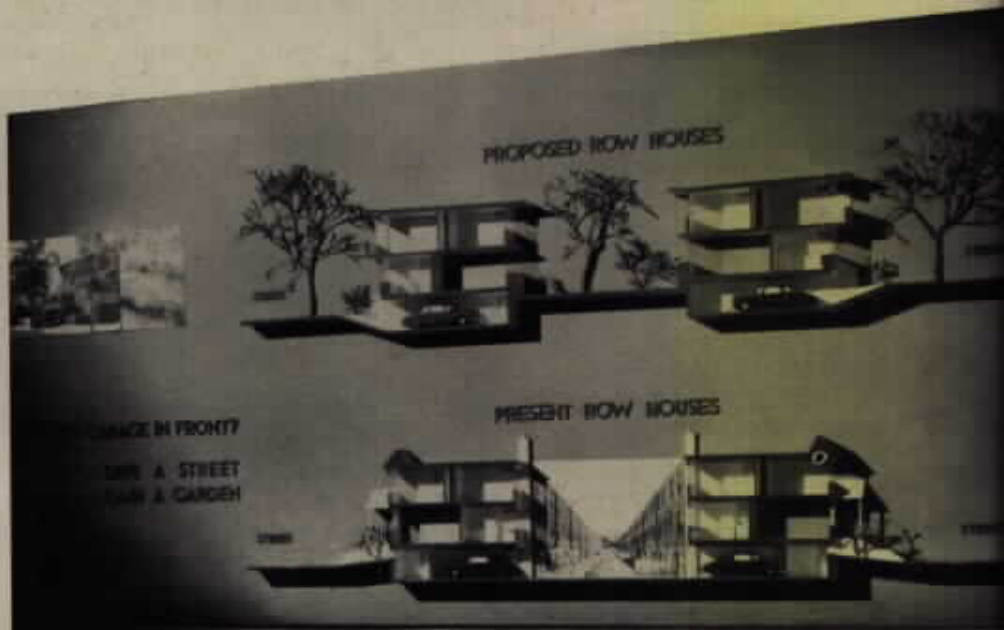
Dal plastico dei miglioramenti da apportarsi al centro della città il visitatore è condotto davanti allo studio di una neighbourhood reale, scelta fra quelle individuate come zone di risanamento e ricostruzione. Essa è un tipico nucleo residenziale dei più miseri e sovraffollati della zona sud di Filadelfia. Mancano negozi adeguati, spazi di gioco e abitazioni nuove. La ricostruzione in grandezza naturale di un angolo di strada al limite di questa zona, ne rievoca l'atmosfera di decadimento e grigiore. Una casa, pure in scala al naturale, con l'orto rifatto, dimostra quali cambiamenti possono venire eseguiti dalle famiglie stesse con poca spesa; infine un piccolo plastico di tutta la neighbourhood illustrante la trasformazione proposta, completa la sezione.

Il piano prevede la demolizione dei soli edifici effettivamente in cattivo stato, la deviazione del traffico, affinché le strade residenziali possano divenire tranquille strade a cul di sacco, ed il progetto di nuove costruzioni per elevare il grado di comodità e piacevolezza dell'intera neighbourhood. Tali nuove costruzioni sarebbero: il centro dei negozi, l'edificio per la comunità, il giardino d'infanzia, alcuni terreni da gioco, due gruppi di case ad appartamenti, abitazioni a basso costo e gruppo di case a schiera. Questo complesso elimina l'anonimità delle norme standard per abitazioni di un sol tipo, migliora il valore della proprietà attuale, incoraggiando così gli investimenti di capitale privato in queste vecchie zone.

Generale entusiasmo ha destato il programma per i bambini, il quale tendeva a far conoscere ai piccoli l'urbanistica attraverso il disegno della propria neighbourhood e permetteva ad essi di essere associati alla vita della comunità. La loro conoscenza delle condizioni locali contribuiva infatti a risve-



Da una finta finestra i visitatori osservano il plastico della nuova neighbourhood.



Visualizzazione dei suggerimenti pratici proposti per le nuove case a schiera.



I piccoli imparano a conoscere l'urbanistica disegnando la propria neighbourhood.
In alto, a destra: L'esposizione dei lavori degli alunni delle scuole.



gliare l'interesse dei genitori per l'esposizione. Questo programma avrà per effetto l'accettazione in massa della pianificazione entro 10 anni ed insegna ai bimbi a far parte della comunità. Il programma, introdotto a titolo sperimentale in quindici scuole, è poi divenuto un regolare corso di studi in tutte le scuole cittadine in seguito all'esposizione, con il massimo compiacimento degli urbanisti, degli educatori e del Consiglio comunale.

La pianificazione degli spazi aperti secondo i moderni concetti urbanistici, era sottolineata da una enorme foto murale, che mostrava un paesaggio suburbano intatto, tagliato da una parte dalla scacchiera di un tipico sviluppo a filari continui di case, ed era completata da un plastico della moderna comunità preconizzata dagli urbanisti con raggruppamenti di edifici sparsi tra ampi spazi aperti. (vedi fig. a pag. 30)

La mostra terminava con una novità: quando i visitatori passavano davanti all'ultima sezione ricevevano un «messaggio segreto» da parte del sindaco, consistente in un foglio bianco il quale rimaneva tale solo finché essi non erano passati per un corridoio buio dove si poteva leggere con la luce nera la richiesta di cooperazione.

La Commissione di Filadelfia per l'Urbanistica ed i cittadini che la dirigono continuano nel loro programma per la partecipazione degli abitanti al miglioramento dei nuclei residenziali a mezzo della Neighbourhood Planning Conference (conferenza per la pianificazione dei nuclei residenziali). I membri delle Neighbourhood, per lo più donne di casa, studiano i problemi locali, discutono delle loro esperienze e suggeriscono i miglioramenti alla Commissione per l'Urbanistica. Il più importante aspetto di tale pianificazione capillare dal basso è che essa ha un valore altamente educativo, ottenuto attraverso suggerimenti e raccomandazioni sensati e pratici.

I risultati del questionario fatto compilare ai visitatori dell'esposizione sono stati molto incoraggianti: il 66% dei visitatori ha risposto di sì alla domanda: «Accettereste di pagare ogni anno un poco di più di imposte per realizzare i progetti esposti?».

Eraine Freeman



Presentazione delle lacune osservate dai giovani nella comunità.



La necessità della pianificazione prima della suddivisione delle aree è chiaramente dimostrata dal fotomontaggio e dal plastico.

Disegni e scenette umoristiche introducono nella mostra una nota umana e familiare.

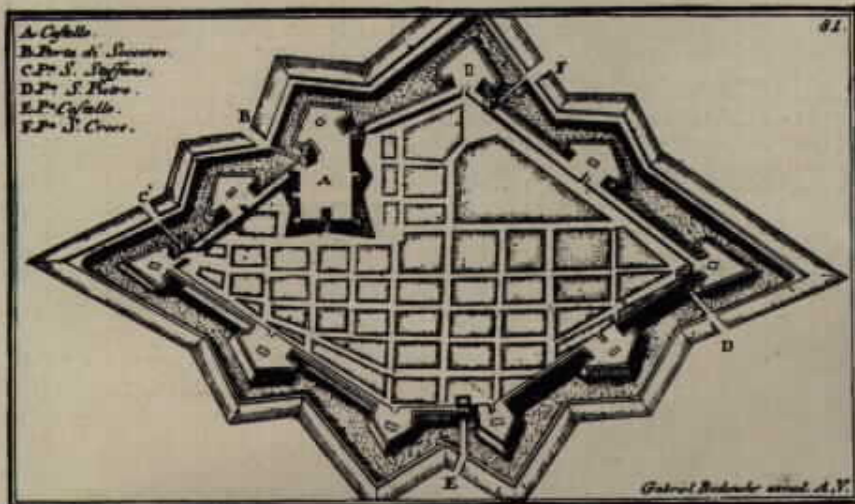
Presentazione dei compiti e dei programmi della Commissione di Pianificazione.





Il piano di Reggio Emilia

Il piano di Reggio, redatto su incarico dagli architetti Albini, Castiglioni e De Carlo si offre all'attenzione degli studiosi come convincente esempio di serietà di intenti e di metodica preparazione. Il suo valore risiede soprattutto nella diligente opera di indagini: a proposito delle quali, mentre rileviamo, per dovere di una critica obiettiva, che alcune delle indagini territoriali della provincia sono talora incomplete e non del tutto soddisfacenti dal punto di vista metodologico, essendo rivolte più alla semplice descrizione che non alla ricerca della correlazione quantitativa fra i fenomeni e all'impostazione della problematicità delle situazioni, riconosciamo che i rilevamenti relativi al centro, condensati negli inserti fuori testo e nella relazione, possono, invece, considerarsi corretti ed esemplari sotto tutti gli aspetti e degni di essere presi a modello nell'approntamento di piani consimili.



La città fortificata all'inizio del '700.



La città nel 1871.

VITA E FUNZIONE DELLA CITTÀ

La valutazione dei dati dell'indagine svolta sulla provincia e sulla città conduce a individuare le radici dell'organismo economico e dell'organismo sociale di Reggio e la sua specifica funzione.

Le prime possono essere indicate nell'economia del territorio d'influenza della città, identificato con la provincia e la seconda come centro di confluenza degli interessi economici, culturali e politici del territorio suddetto.

Il capoluogo, sotto certi aspetti della sua economia che si uniformano a quelli provinciali, come per l'agricoltura, vive la stessa vita del suo territorio, mentre per altri aspetti, come per il commercio, è strettamente in funzione della vita del territorio. In un caso e nell'altro i problemi della città non possono essere risolti soltanto in sede urbanistica nella città stessa ma devono essere affrontati in sede economica nella provincia.

Tutti gli elementi dell'indagine confluiscono verso una rappresentazione sufficientemente chiara di questo destino di Reggio durante alcune decine d'anni.

Infatti, come abbiamo visto, le origini storiche ne fissano fin dall'inizio la funzione: dapprima come centro di irradiazione dei coloni verso la pianura da coltivare, in seguito come centro di confluenza dalla pianura coltivata.

E una nuova conferma di quella funzione e dei relativi limiti anche per il presente è data dall'esame dell'ambiente naturale, comune alla regione emiliana settentrionale, il quale determina una distribuzione uniforme degli interessi nella pianura e una

gravitazione di questi sulla via Emilia, luogo dei baricentri relativi ai campi d'influenza in cui è naturalmente divisibile la regione. Altre conferme sono date dal confronto con la situazione delle città vicine, Modena e Parma, che hanno sempre avuto vita più complessa e portata più ampia.

Alla vita della provincia e alla funzione della città nella provincia, è legata la dimensione di Reggio nei prossimi anni.

Tale dimensione in quanto entità demografica dell'aggregato urbano, della città vera e propria, può ritenersi stabilizzata.

L'indagine sulla provincia comprova questa supposizione: infatti la larga diffusione della popolazione stabilmente fissata alla campagna frena l'inurbamento: l'incremento, prevedibile in prevalenza naturale, può essere facilmente assorbito in posto, grazie alle possibilità ancora aperte dell'attività agricola e delle attività connesse.

L'analisi demografica della città indica che il saldo sociale decresce rapidamente e, terminato l'apporto dato dal rientro in città degli sfollati, tende ad annullarsi, e contemporaneamente l'analisi del lavoro indica che non sono prevedibili in città sviluppi o inizi di nuove attività economiche di richiamo all'immigrazione, come già avvenne nel periodo precedente alla guerra.

Quanto sopra, confermando la coincidenza, già rilevata, tra il fenomeno demografico e il fenomeno economico, porta alla conclusione che anche la popolazione della città seguirà nei prossimi decenni le sorti demografiche della provincia: cioè con incremento quasi totalmente dovuto a movimenti naturali. Come indicazione sul valore dell'incremento prevedibile ci si può

referire a quello della provincia nel periodo 1936-40 valutabile in circa il 4% ogni dieci anni, ciò che porta ad un aumento della popolazione della città di circa 4.500 abitanti dopo 20 anni.

Per il Piano del territorio d'influenza di Reggio si sono formulate solo proposte generali e si sono approfonditi quei problemi, come quello del lavoro, dei servizi, della circolazione, che interferiscono direttamente nei problemi urbanistici del capoluogo.

Il piano comunale di Reggio presenta due aspetti distinti: il primo riguarda il territorio delle ville che per tutte le sue caratteristiche si accomuna alla pianura e farà quindi parte di un programma di riorganizzazione provinciale; il secondo riguarda il territorio della città, intesa come agglomerato urbano, con caratteristiche individuate, e consiste essenzialmente, data l'inesistenza dell'inurbamento, in un'opera di rigenerazione dell'organismo urbano, tendente ad ottenere sia la coerenza alla sua funzione e la conseguente maggiore efficienza del suo sistema economico, sia un migliore ambiente di vita per gli abitanti.

Data la stretta connessione già dimostrata tra i problemi della città con quelli della zona d'influenza, esamineremo il piano attraverso i vari settori della zonizzazione (lavoro, abitazione, servizi e circolazione), unitamente per la provincia e per la città.

AGRICOLTURA

Il problema agricolo nella provincia e in particolare per la pianura, si presenta sotto l'aspetto di tipizzazione dei prodotti e industrializzazione del sistema produttivo.



L'indagine ha mostrato che la superficie di terreno coltivabile è passibile di aumento grazie ad un ulteriore sviluppo delle irrigazioni e che si può escludere che nuove colture possano in avvenire sostituire le esistenti.

Si prevede una contrazione notevole nella coltura cerealicola, scarsamente redditizia e invece un incremento nelle produzioni tipiche della regione, formaggio grana e vino. Si estenderanno quindi le coltivazioni delle foraggere e l'impianto di vigneti specializzati.

Un'altra coltura specializzata che dovrà essere razionalmente studiata e avviata su larga scala è quella degli alberi da frutta e degli ortaggi.

Questi nuovi sviluppi avranno un riflesso diretto sulla città in quanto essi richiederanno un notevole impiego di mano d'opera e favoriranno così il fissarsi alla campagna

dell'eccedenza di popolazione attiva dovuta agli incrementi demografici, contrastando la tendenza all'inurbamento. Per il territorio del comune di Reggio, è di particolare importanza lo sviluppo delle colture foraggere, e, ai fini industriali e anche nutritivi della città, lo sviluppo delle colture orto-frutticole.

Il piano prevede infatti che la fascia di terreno vincolata a campagna a contatto con la città sia destinata a tali coltivazioni, comprendendo circa 200 ortaglie con un totale di 100 ha.

Quanto all'industrializzazione dell'agricoltura, il primo problema da risolversi è quello della ricomposizione fondiaria per creare una nuova unità agricola organica. Secondo uno studio avviato, ma non ancora perfezionato, dal Centro Studi Sociali di Reggio Emilia, tale unità dovrà impostarsi sulle produzioni tipiche della regione,

dovrà avere un'estensione di 300 ha e occupare circa 300 unità lavorative a cui corrisponderà una comunità da 600 a 800 persone, secondo la zona. Per tale tipo di unità agricola la forma di conduzione che appare più adatta è la forma cooperativa, che conta già numerosi esempi nella provincia e una ormai ricca tradizione ed esperienza.

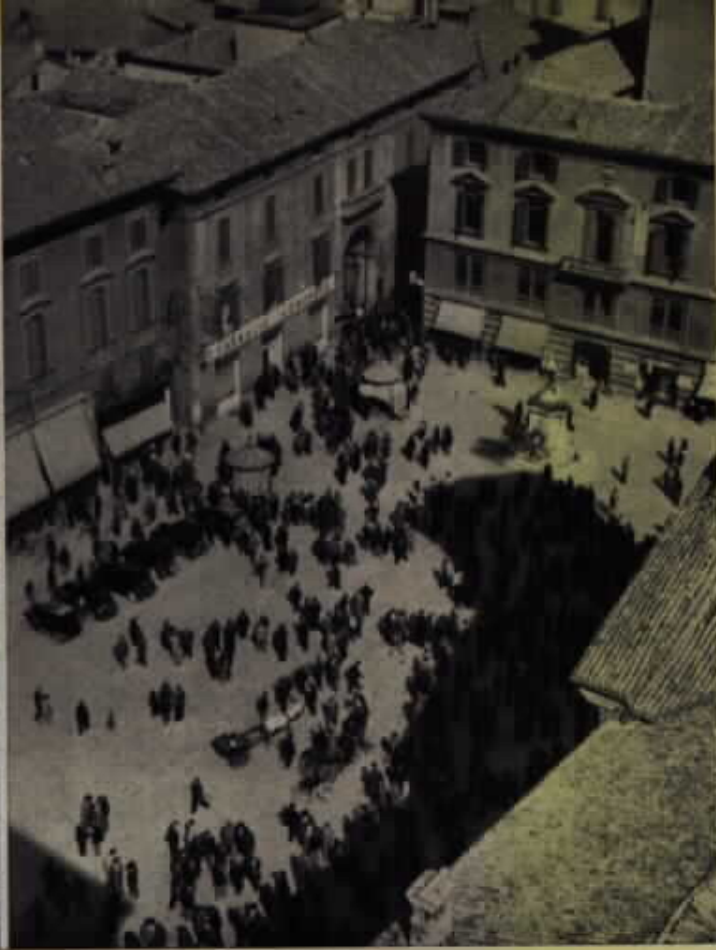
Il processo di industrializzazione dell'agricoltura sarà il fenomeno più importante nella vita futura della provincia per gli effetti economici e sociali che determinerà, che si esprimeranno in un nuovo assetto urbanistico della campagna ed in un potenziamento ed una delimitazione della funzione direttrice della città.

INDUSTRIA

Le previsioni del piano sulla trasformazione dell'assetto industriale della provincia

Sopra e sotto: Vedute aeree della città.





La piazza di S. Prospero e la piazza Grande.

e del capoluogo, possono essere così riassunte: lo sviluppo e la trasformazione dell'economia agricola, attraverso specialmente alla creazione di nuove unità produttive, ha riflessi diretti sull'economia industriale. Infatti, come già si è accennato, parallelamente alla diffusione di forme cooperative agricole, si moltiplicheranno i Centri cooperativi di produzione industriale, già sin d'ora molto diffusi specialmente nel settore caseario.

Tale settore, base dell'economia industriale della provincia, interessa particolarmente il capoluogo, nel cui territorio la stagionatura del formaggio-grana, per speciali ragioni di clima, dà i migliori risultati e l'immagazzinamento dei prodotti per l'esportazione, per ragioni di vicinanza col centro delle contrattazioni e con le direttrici di grande comunicazione stradale e ferroviaria, esistenti e potenziate dal piano, trova la più favorevole ubicazione.

Si prevede nella provincia la trasformazione dell'industria molitoria, lo sviluppo dell'industria delle conserve alimentari e delle marmellate di frutta, che promuoverà attività industriali complementari, come imballaggi e scatolami.

È già stato accennato, nello studio della situazione attuale alla necessità di riorganizzare il settore, delle industrie metallurgiche e meccaniche sia per quanto riguarda la sistemazione dei reparti, i macchinari e gli impianti; sia per quanto riguarda lo studio tecnico dei prodotti e lo studio dei piani di produzione. Su questo settore non è prevedibile, sia nella provincia che nel capoluogo, alcuno sviluppo che abbia riflessi economici urbanistici notevoli. Si prevede, come conclusione, che le nuove industrie che lavoreranno prodotti agricoli, seguendo la tendenza spontanea, cercheranno di stabilirsi nella pianura, massima sorgente delle materie prime, nei pressi dei centri abitati più importanti, riserve di mano d'opera, in vicinanza della grande rete di comunicazione tranviaria e ferroviaria, mez-

zo intermediario con i mercati di esportazione.

Centri più possibili di accentramento saranno quindi il capoluogo, per la presenza contemporanea dei tre requisiti indicati, e i centri maggiori della bassa pianura; i punti di incrocio della futura autostrada emiliana con la camionale di La Spezia e con le principali strade di penetrazione nel capoluogo.

I centri cooperativi, che riuniranno le industrie di trasformazione dei prodotti delle nuove unità agricole, introdurranno accanto alla tendenza spontanea, un elemento razionale e preordinato per l'ubicazione dei nuovi centri industriali.

La zonizzazione industriale mira principalmente a separare il più possibile nettamente le zone industriali, al fine di eliminare i disturbi che ne derivano alle altre zone, e a rendere le industrie produttivamente efficienti. Tale efficienza si basa principalmente sulla completa attrezzatura della zona, che è resa possibile dalla concentrazione degli impianti industriali e che potrà essere costituita gradualmente, comprendendo ogni possibile impianto, dai raccordi ferroviari alla produzione di energia e al metanodotto, gestiti col concorso collettivo di tutte le industrie della zona.

La determinazione delle zone industriali nel territorio di Reggio, tiene conto principalmente degli elementi seguenti:

- a) della vicinanza dei punti nodali della rete ferroviaria di grande comunicazione;
- b) della vicinanza di scali ferroviari e di stazioni della rete ferroviaria da cui sia facile derivare tronchi di raccordo;
- c) della direzione dei venti dominanti rispetto alle zone di abitazione e, inoltre, anche delle direzioni principali di provenienza della mano d'opera.

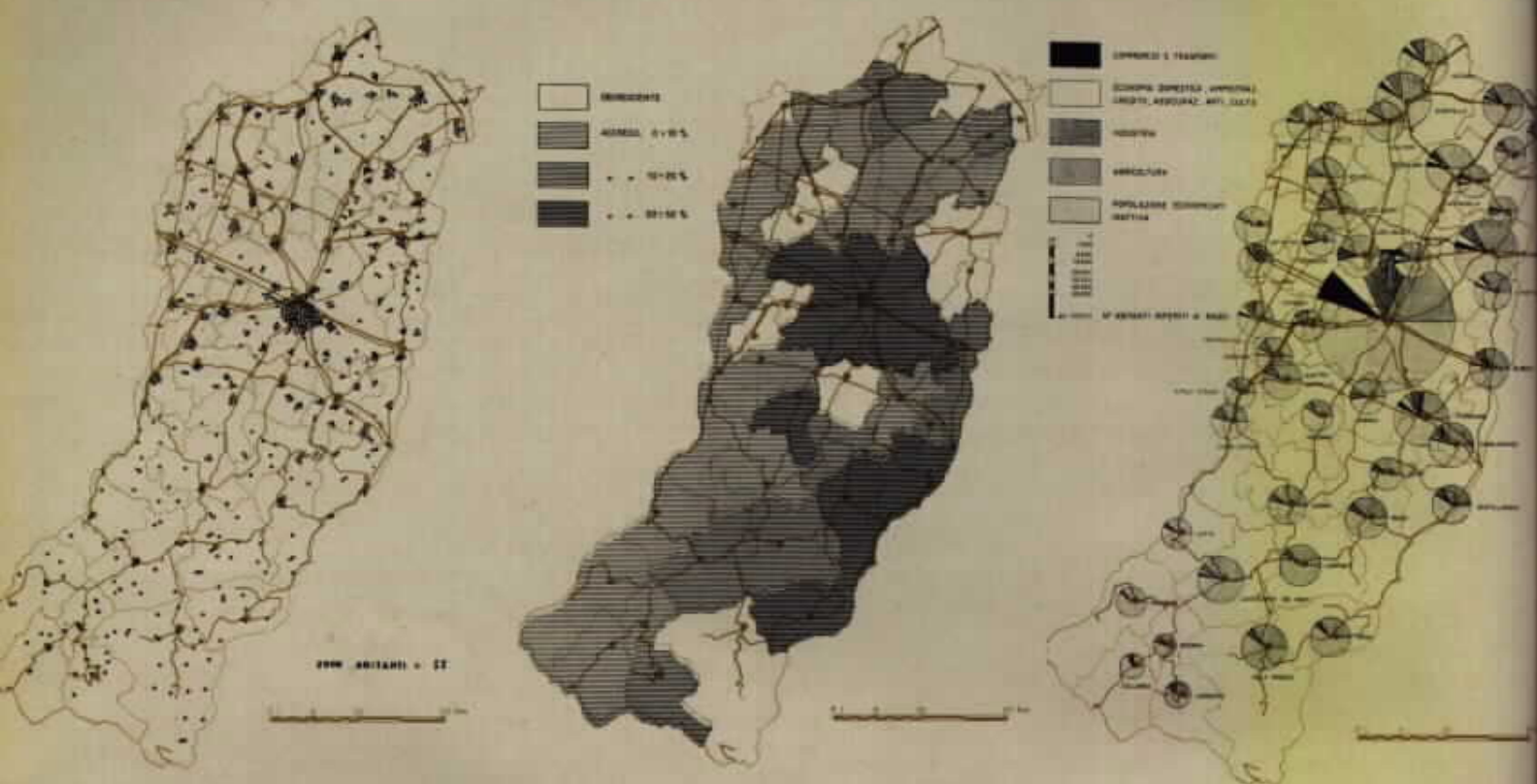
Il piano prevede la creazione nella stessa zona di gruppi di grandi industrie e di gruppi di piccole industrie a carattere integrativo e complementare delle prime, e tende a conferire alle zone un carattere estensivo, prescrivendo fasce verdi di protezione attorno ad ogni complesso industriale.

La zonizzazione industriale del piano mantiene nelle linee generali quella in atto. Riferendoci alla ripartizione indicata nella situazione attuale, il piano promuove espansioni particolarmente: nella prima zona, gravitante per le comunicazioni sul nodo stradale rappresentato dal nuovo svincolo della strada di Mantova rispetto alla linea ferroviaria statale e sullo scalo della Gardena delle ferrovie secondarie, assorbendo un piccolo gruppo di abitazioni scadenti; nella seconda zona, gravitante sul nuovo tronco tangenziale che collega lo svincolo della statale di Mantova con la via Emilia verso Modena, e sullo scalo ferroviario dello Stato, dove si aboliranno le propaggini che le Officine Meccaniche Italiane spingono attualmente nell'abitato, e si trasformerà interamente per piccole industrie la fascia di terreno lungo la via per Novellara, attualmente a carattere misto, industriale e residenziale, nella quinta zona, gravitante per le comunicazioni sulla via Emilia verso Parma e sullo scalo ferroviario della Gardena, dove verrà indirizzata la creazione di nuovi impianti per la trasformazione dei prodotti dell'agricoltura, in piccoli gruppi distanziati l'uno dall'altro da strisce di campagna coltivata.

Una zona per piccole industrie di nuovo impianto, è indicata nel settore sud della città, a fianco del progettato tronco di penetrazione proveniente dalla statale del Cerreto, e destinata a riunire le industrie di lavorazione del legno, che attualmente tendono a polarizzarsi in questo settore della città, e tutte le attività artigiane al servizio del vicino quartiere di via Risorgimento, che sarà il più popoloso, e del nucleo centrale della città.

In tutte le zone industriali si attuerà una chiarificazione della rete viaria, in modo da differenziare quella di alimentazione industriale, convogliandole direttamente sulla grande rete, da quella di collegamento delle zone residenziali col nucleo centrale della città.

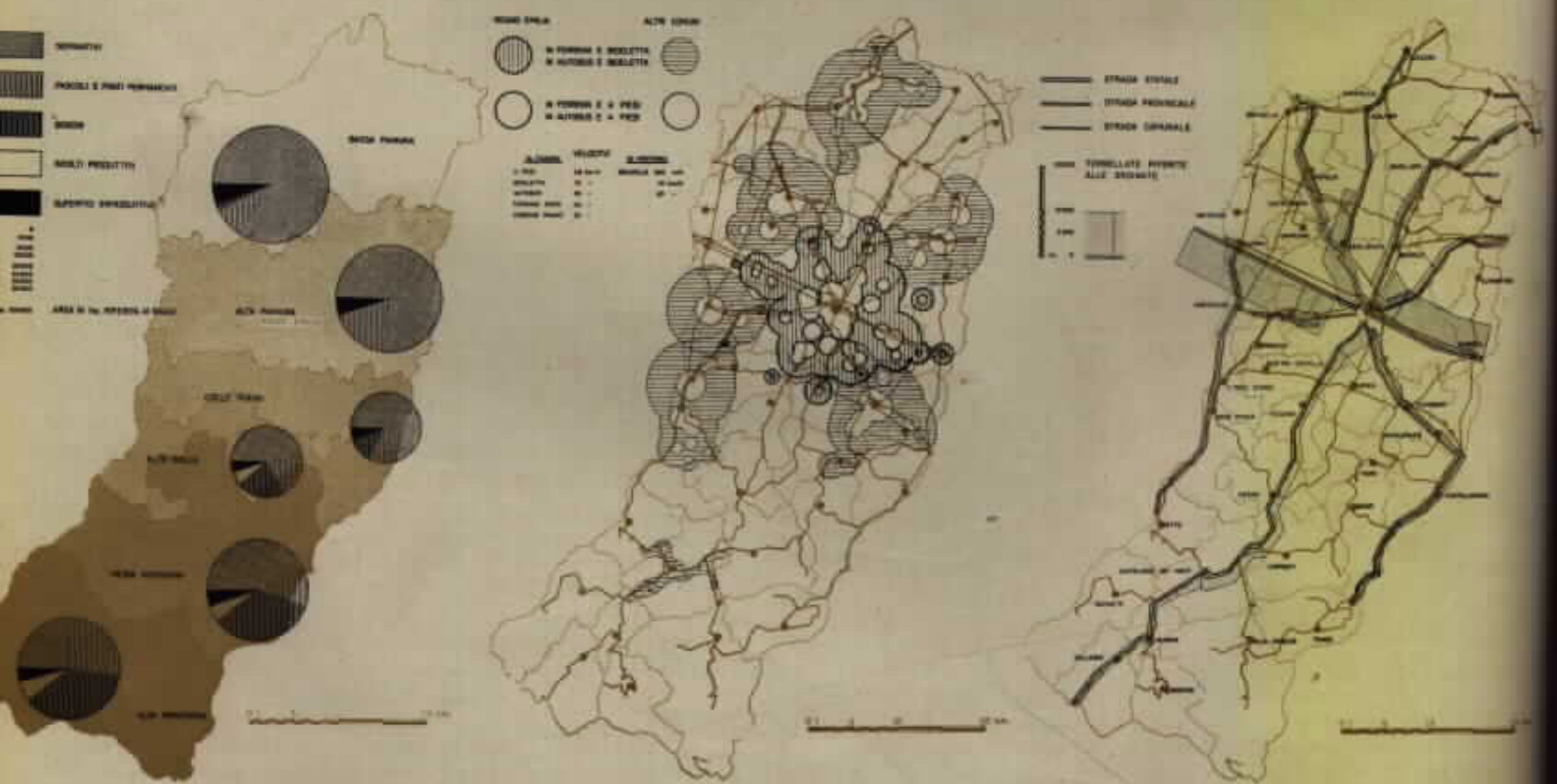
Situazione demografica, agricola e del traffico nella Provincia di Reggio



Distribuzione della popolazione sul territorio della provincia. Ogni punto rappresenta 500 abitanti.

Variazione percentuale della popolazione nel periodo 1921 - 1946.

Composizione professionale della popolazione nel 1936.



Composizione delle colture suddivise per regioni altimetriche.

Rappresentazione delle curve isocrone relative ai comuni della provincia dotati di scuole secondarie.

Intensità media giornaliera del traffico. Rilevamento A.N.A.S. 1938, e indagini 1946.

Indagine sulla situazione esistente

La configurazione naturale ed urbanistica della regione emiliana settentrionale mostra evidentemente che le zone di influenza dei vari capoluoghi corrispondono con sufficiente esattezza alle divisioni amministrative delle Province. Questa osservazione, che si è dimostrata valida, ha condotto ad estendere l'oggetto dell'indagine alla Provincia, come zona d'influenza di Reggio Emilia.

AMBIENTE NATURALE

La Provincia ha una superficie territoriale di ha 229.134 pari al 10,3 % dell'intera Regione emiliana e al 0,73 % del territorio nazionale. Il territorio ha andamento altimetrico simile a quello delle province emiliane settentrionali, degradando verso il Po con le Valli principali parallele fra di loro e perpendicolari alla linea di dislivello appenninico.

Esso è diviso in tre zone altimetriche: montagna, ha 83.935, collina ha 41.552, pianura ha 191.644. I fiumi principali sono il Po e i suoi affluenti di destra: l'Enza, il Secchia e il Crostolo che passa per Reggio. La bassa pianura è solcata da una fitta rete di canali di irrigazione.

Il clima è quello caratteristico della pianura padana con ampie variazioni termometriche. I venti predominanti, non frequenti, sono quelli dei quadranti meridionali.

L'aspetto naturale della Provincia è assolutamente uniforme se osservato lungo linee tracciate in senso trasversale al territorio. La struttura naturale della zona pianeggiante e le caratteristiche agricole del suolo favoriscono una uniforme distribuzione della popolazione contrastante l'insubbenimento. La struttura naturale della zona montana, a valli parallele, favorisce la gravitazione di ogni interesse sui centri allineati ai piedi delle colline. Le caratteristiche naturali del territorio hanno reso possibile la formazione di una rete stradale convergente sul capoluogo, che ha conferito a quest'ultimo una funzione baricentrica nella Provincia.

Reggio è il maggior centro della Provincia, situato nell'alta pianura, della quale occupa il 49 % della superficie. L'ambiente naturale del territorio comunale presenta le stesse caratteristiche della zona cui appartiene. Il terreno è in leggero declivio da ovest a nord; le falde freatiche sono assai superficiali nella zona adiacente alla città, a monte della via Emilia, particolarmente nel settore sud-orientale, mentre nel settore sud-occidentale l'alveo del Crostolo, funzionando da drenaggio, rende asciutto il terreno.

AMBIENTE STORICO

La costruzione militare della via Emilia, avvenuta probabilmente sul vecchio tracciato umbro, risale al 589 dopo la fondazione di Roma. Fu questa strada che diede una direttrice urbanistica fondamentale per molti secoli alla pianura padana e che polarizzò, lungo il suo tracciato, numerosi nuclei abitati dai quali ebbero origine Parma, Reggio, Modena e Bologna.

I romani continuarono le opere di prosciugamento del territorio che gli umbri avevano iniziato, bonificando la terra, che attirò sempre nuovi abitanti. L'impronta di questa origine è rimasta alla pianura: il paesaggio piatto ed uniforme, le popolazioni molto sparse, le strade tracciate secondo un reticolo ortogonale, l'agricoltura a carattere insediativo. Il tracciato della via Emilia e le bonifiche debbono essere considerati come i due fatti storici fondamentali nella formazione urbanistica della Provincia.

La città di Reggio ha origine pre-romana. La costruzione della via Emilia sul tracciato umbro riconfermò il valore della posizione del nucleo presiedente che divenne un forum importante e raggiunse il suo massimo sviluppo nell'epoca imperiale. Sulla quadra romana si sviluppò in seguito la città.

Dopo la caduta dell'impero e un lungo periodo di spopolamento, nel V secolo, sul nucleo romano sorse il Castello del vescovo che verso il 1000, con concessione imperiale è riconosciuto sede di mercato. Segue un periodo di intenso sviluppo che coincide politicamente con il libero regime comunale. In questo periodo la città vive una vita economica commerciale ed artigianale strettamente legata all'agricoltura. La campagna, nella quale si continua la bonifica, è unita alla città da strade e canali navigabili. Nel 1200 si conclude la costruzione delle mura trinate nel 1200 per organizzare la difesa della città: alcuni borghi vengono incorporati al nucleo centrale e la città risulta ingrandita di tre volte rispetto all'epoca romana. E in questo periodo che la forma esterna della città muta e da rettangolare diviene esagonale. Nel XIV secolo il Comune viene assorbito dalle signorie e la città acquista una funzione strategica militare. Nel 1550 per sopprimere la difesa della città il corso del Crostolo, che passava all'interno delle mura, viene deviato sul perimetro esterno occidentale. L'antico alveo, disassato strada, si inasprisce con la larga e libera curva dell'attuale via Garibaldi nel reticolo regolare del tracciato stradale esistente. Dalla metà del XVII secolo fino alla fine del XVIII la città ha un lungo periodo di decadimento al quale segue un periodo di ripresa al principio del XIX secolo. Nel 1848 la città è definitivamente liberata dalle mura, la cittadella è abbattuta e sulla sua area sorge il Foro boario, i giardini e il Teatro municipale. Nel 1850 si inizia la costruzione della ferrovia dello Stato; nel 1899 la costruzione della rete ferroviaria provinciale. Al principio del secolo XX la città comincia l'espansione fuori le mura: la zona nord viene occupata da impianti in-

dustriali; si formano sobborghi a carattere residenziale a sud. L'espansione avviene caoticamente lungo le vie di traffico, dentro una lottizzazione guidata solo da concetti speculativi.

AMBIENTE ECONOMICO - SOCIALE

La popolazione della Provincia di Reggio è di 292.955 abitanti con una densità media di circa 1,72 ab./ha (media nazionale 1,53). Confrontando la distribuzione della popolazione con la conformazione del suolo (zone agrarie) si nota la massima presenza di popolazione nell'alta pianura, che raccoglie il 40,9 % della popolazione provinciale, con una densità di 5,45 ab./ha.

La popolazione vive in gran parte sparsa in fabbricati colonici isolati; ogni Comune è costituito da parecchi raggruppamenti di poche centinaia di abitanti; gli stessi capoluoghi sono borghi di poche migliaia di abitanti. Questa larga distribuzione della popolazione è dovuta alla prevalenza della conduzione diretta e della mezzadria. Salendo di quota le case isolate si fanno sempre più rare, a causa del minuto frazionamento della proprietà, e si moltiplicano le piccole frazioni.

La popolazione del Comune di Reggio è di 105.862 abitanti di cui 50.072 nell'agglomerato urbano e 40.791 nella villa. La densità media del Comune è di 4,6 ab./ha. La densità massima si riscontra nell'agglomerato urbano con 82 ab./ha. Ancora più che nel resto del territorio provinciale la popolazione delle ville vive in case sparse nella campagna e gli agglomerati di abitazione sono in generale molto piccoli.

La popolazione della Provincia che nel 1947 era di 215.180 abitanti è salita nel 1948 a 292.955. La variazione dell'incremento si può considerare costante per ogni decennio del secolo scorso. Nel primo decennio del secolo attuale l'incremento raggiunge il valore più alto e coincide con un aumento della produzione dovuto all'applicazione pratica del progresso scientifico ed a nuove forme di lavoro, prima fra tutte la cooperazione. Dal 1911 al 1936, prima a causa della guerra, poi a causa della crisi economica, si ha una stasi demografica. Nel decennio 1936-46 si ha una lieve ripresa.

L'andamento demografico del Capoluogo è in generale simile a quello della Provincia. Esaminando attraverso il tempo la variazione della popolazione del comune di Reggio, si nota che dal 1861 al 1946 aumenta da 50.371 ab. a 105.862. Nel ventennio 1861-1881 la situazione è stazionaria sia per il centro che per le ville. Nel ventennio 1881-1901 la popolazione del Comune subisce un aumento del 16,5 % quasi tutto a vantaggio delle ville. Nel ventennio 1901-1921 la popolazione aumenta del 33 %, quasi interamente a vantaggio delle ville nel primo decennio e a vantaggio della città nel secondo decennio; questo periodo coincide col fenomeno dell'insubbenimento dovuto all'inizio dello sviluppo industriale della città. Nel periodo dal 1921-1936 si ripete per la città, accentuandosi la stasi demografica riscontrata nella Provincia. Dal 1936 al 1946 si ha un incremento del 12,4 %, con una maggiore intensità dal 1936 al 1942 da mettersi in rapporto con il periodo di massimo sviluppo industriale dovuto alla spinta dell'autarchia e della preparazione della guerra.

Esaminando attraverso il solo periodo 1936-46 il movimento naturale e sociale della popolazione, si nota che per il Comune il saldo naturale è positivo e stazionario (500 annui), il saldo sociale è positivo, fortemente crescente nel periodo 1936-42, decrescente nel periodo 1942-46. Entrambi i saldi sono ripartiti proporzionalmente nella città e nelle ville. Esaminando la distribuzione sul territorio dell'incremento demografico nel periodo 1936-46, risulta che gli incrementi positivi sono massimi nelle ville alla periferia della città.

La popolazione economicamente attiva della Provincia è di 171.276 unità e rappresenta il 44 % della popolazione presente. Nel grafico pubblicato sono illustrate le presenze della popolazione attiva secondo le quattro categorie principali.

L'agricoltura è l'attività dominante nell'intera Provincia e supera di molto la media nazionale; le attività industriali e commerciali sono invece molto inferiori alla media nazionale.

Nel comune di Reggio la popolazione economicamente attiva rappresenta il 40,6 % della popolazione totale ed è composta per il 33,5 % di addetti all'agricoltura, per il 32,5 % di addetti all'industria, per il 14 % di addetti al commercio e ai trasporti.

Dall'esame dei dati esposti per la Provincia e per il Capoluogo si possono trarre le seguenti conclusioni:

Nel comune di Reggio si rilevano caratteristiche nettamente distinte per la città e per le ville. Nella città il parallelismo tra le vicende demografiche e i periodi di sviluppo o di stasi industriale è preciso. Mentre il primo periodo di sviluppo industriale (1911-1921) fa parte di un fenomeno economico spontaneo ed è relativamente adeguato alle caratteristiche funzionali di Reggio, il secondo periodo (1936-1942) è un fenomeno artificioso e totalmente contrastante con la funzione economica della città nel suo territorio. Poiché attualmente non è prevedibile un ulteriore sviluppo industriale coerente con questa funzione ed è invece prevedibile il potenziamento delle forme produttive agricole del territorio, la popolazione di Reggio andrà stabilizzandosi e il suo incremento demografico sarà soltanto di carattere naturale.

LAVORO - AGRICOLTURA

La superficie territoriale della Provincia è di ha 229.134 di cui ha 214.615 di superficie agraria forestale. La superficie messa a cultura è di ha 149.309 pari a 0,33 ha per ab. (media nazionale 0,23).

L'esame delle qualità di colture per ogni zona agraria rivela una forte prevalenza di seminativi nella bassa e alta pianura e nel basso colle. La ripartizione della superficie dei seminativi secondo il tipo di coltivazione, indica che l'economia agricola della Provincia si basa principalmente sulla coltura foraggera, che occupa il 53 % della superficie totale dei seminativi e prevale nella pianura, dove è favorita dalle caratteristiche naturali del terreno ricco di falde acquifere e di numerosi corsi d'acqua. Un notevole posto nell'economia provinciale ha anche la coltivazione della vite, estesa sopra 100.000 ha e quasi esclusivamente conciliata con le colture arboree. La coltivazione dei grani, sebbene non trovi nella campagna reggina le condizioni per un'intensa diffusione, dà una produzione sufficiente al consumo provinciale. Lo stesso non può dirsi della coltivazione della frutta che tuttavia va intensificandosi.

Il frazionamento della proprietà terriera è altissimo: la dimensione più diffusa delle aziende agricole è di 20 bioleche reggiane (ha 5,84). Come conseguenza i tipi di conduzione principali sono la conduzione diretta, la mezzadria e l'affitto, rispettivamente di 38,5 %, 37 % e il 24,5 % della superficie agricola forestale della Provincia. E da porre in rilievo che nella Provincia si vanno facendo strada, sotto la necessità di intensificare le produzioni e di ridurre i costi, nuove forme di conduzione a carattere associativo. Fra queste, quella della cooperazione agricola che ha ormai una lunga tradizione nella vita economica della Provincia ed ha già dato risultati notevoli.

Gli addetti all'agricoltura sono circa il 44 % della popolazione presente e il 64 % della popolazione economicamente attiva; raggiungono nel 1947 le 103.211 unità.

La Provincia possiede un vasto patrimonio zootecnico specialmente di vacche lattifere il cui numero è di 93.088 unità, con una densità media per ha di 0,41.

L'industrializzazione dell'agricoltura è solo ora agli inizi, ostacolata dall'eccessivo frazionamento della proprietà terriera e dalla prevalenza della conduzione familiare. L'evoluzione dei sistemi di conduzione verso forme che assicurino un indirizzo razionale e tecnico all'agricoltura, sarà uno dei più importanti fattori per la diffusione delle macchine e per l'industrializzazione delle coltivazioni.

I territori della Provincia che hanno possibilità di essere irrigati sono quelli della pianura, a valle della via Emilia per mezzo degli impianti di bonifica, a monte per mezzo dei canali di Carpi, Secchia ed Enza. Si può valutare che la produzione agricola nei comprensori di bonifica della provincia possa essere ancora incrementata di un quinto del suo valore attuale per effetto dei possibili sviluppi dell'irrigazione.

Il comune di Reggio, che occupa il 49 % della superficie dell'alta pianura, ha una superficie agraria di circa 22.000 ha di cui il 33,4 % coltivata a cereali e il 55,8 % a prati artificiali e naturali. Dalla composizione della popolazione economicamente attiva si rileva che gli addetti all'agricoltura sono 16.992 con una densità di 0,763 agricoltori per ettaro.

Nel settore zootecnico il comune di Reggio, è, nella Provincia, quello che possiede il patrimonio più ricco. Lo stesso dicasi per le macchine agricole.

INDUSTRIA

L'industria, lavorando materie prime prodotte dalla campagna e producendo merci destinate al campo agricolo, ha rapporti prevalenti con l'agricoltura.

Nella provincia di Reggio nel 1947 sono stati rilevati 14.919 esercizi industriali con 42.543 addetti in totale.

Esaminando le diverse classi di industrie si verifica il massimo numero di esercizi in quelle delle industrie alimentari e connesse all'agricoltura con il 43,5 %. Lo sviluppo industriale dal 1927 al 1947 ha avuto un incremento del 95 % nel numero degli esercizi e del 38 % nel numero degli addetti con un massimo incremento nella classe sopra citata.

Tra le industrie trasformatrici dei prodotti agricoli e collegate con l'agricoltura, la prima come importanza è l'industria del formaggio grana reggiano, tipica produzione della Provincia. La produzione è di circa 200.000 forme di formaggio (quintali 75.000), di circa quintali 20.000 di burro e quintali 900.000 di siero. La mano d'opera occupata è di circa 5.500 operai.

Altra industria tipica dell'economia reggina è quella delle carni insaccate, dotata di bene attrezzati stabilimenti che lavorano specialmente per l'esportazione. La mano d'opera occupata è di 500 operai. E molto sviluppata l'industria dei vini che impiega nel periodo stagionale circa 1.000 operai.

L'industria tessile ha scarso sviluppo. Nel campo delle industrie edili le più importanti sono le cementerie di Scandiano e un nuovo grande impianto per la produzione di laterizi a Bibbiano. Le industrie metallurgiche e meccaniche della provincia sono poche unitariamente ma costituiscono un complesso di notevole importanza regionale e anche nazionale. Oltre alle Officine Meccaniche Italiane, di cui diremo più avanti, sono importanti la

Lombardini e la Bianchi di Novellara che producono motori agricoli e la Landini di Fabbriano che produce trattori agricoli.

La struttura economica della città è così strettamente legata a quella del suo territorio di influenza, che non può essere esaminata se non come parte di un organismo unico; questo vale anche per quei settori industriali dall'economia locale, che dovranno ritirarsi, per la loro stessa esistenza, la coerenza con la struttura economica del territorio.

Nel comune di Reggio il numero degli esercizi industriali è di 3648 e il numero degli addetti di 17.416 pari al 40,5% della popolazione economicamente attiva.

Rispetto al censimento industriale del 1927 il numero degli esercizi è aumentato del 110% circa, e il numero degli addetti del 67,5% con valori maggiori nel settore delle industrie connesse con l'agricoltura.

Mentre le ville hanno mantenuto un carattere prettamente agricolo, le industrie sono raggruppate nella città, che rappresenta il punto più importante di concentrazione industriale nella Provincia. Per la quasi totalità, le industrie si trovano a nord della via Emilia e del semicircolo settentrionale della circoscrizione, distribuite in tre zone distinte: la prima a ovest, compresa tra il Crostolo e l'area della ferrovia statale per Parma, che assorbe una mano d'opera valutabile in circa 2500 operai; la seconda a nord, compresa tra la strada di Novellara e l'aeroporto e caratterizzata dalla presenza delle Officine Meccaniche Italiane, assorbe nel complesso oltre 6000 operai; la terza zona a est, compresa tra la via Emilia per Modena e la strada della FF. SS., raccoglie alcune industrie di medie dimensioni e numerose piccole attività industriali che impiegano complessivamente circa 1000 operai. In ciascuna di queste tre zone si hanno notevoli presenze di abitazioni miste all'industria. Altri minori industrie sono sparse nel resto della città, soprattutto nella zona delle Tagliate a sud della via Emilia, con un totale di circa 500 operai. Inoltre lungo la via Emilia, verso Parma, è sorto di recente uno stabilimento delle Latterie Lilliane che si può supporre come l'elemento iniziale di una nuova zona di industrie per la trasformazione di prodotti agricoli.

In generale la mano d'opera impiegata dagli esercizi industriali della città è per metà proveniente dalla campagna, come è stato confermato da una indagine sulle Officine Meccaniche Italiane.

ABITAZIONE

Non è stato possibile condurre un'indagine precisa sulla situazione dell'abitazione nella Provincia. Si hanno soltanto dei dati su alcune zone campione ricavati da indagini eseguite dal centro studi sociali di Reggio Emilia. Da questi risulta per esempio che nella zona del comune di Castelnovo Sotto è stato riscontrato il 65,5% di case scadenti rispetto alle condizioni edilizie, alla mancanza di servizi ed alle condizioni di affollamento. Trattandosi di una delle zone economicamente più progredite, questo indice può dare un'idea, sia pure approssimativa, dell'entità del problema nella Provincia.

Nel tessuto urbano di Reggio è possibile distinguere due zone nettamente differenziate sia per tipo edilizio sia per compattezza: una interna corrispondente al vecchio nucleo, una esterna costituita dalla saldatura dei sobborghi periferici sorti negli ultimi 30 anni. L'impianto edilizio del vecchio nucleo è ormai quasi privo di caratterizzazioni: gli edifici destinati ad abitazione non si sono rinnovati ma hanno subito espansioni interne ai cortili e sopraelevazioni che hanno compromesso la situazione igienica dei quartieri e lo stato edilizio delle costruzioni. I sobborghi che costituiscono la seconda zona, sono sorti senza un piano prestabilito intorno alle industrie e a centri di interesse determinati dalla presenza di stazioni ferroviarie o di tracciati stradali importanti. L'espansione verso sud, che è quella che avrebbe dovuto essere favorita, perché si svolgeva nel territorio più salubre della città, venne ostacolata dalla presenza del chilometro e successivamente dalla nuova zona ospedaliera.

La città nel complesso, come è stato detto, ha una densità urbana di 22 ab./ha; nel nucleo centrale la densità urbana è di 174 ab./ha, la densità fondiaria di 250 ab./ha.

Da un'indagine diretta condotta con speciali schede di rilevamento sono emersi i seguenti risultati:

Nel nucleo centrale della città il numero complessivo dei locali è di 20.523, quello delle persone che vi abitano è di 23.241, con un affollamento medio di 1,08 ab./locale. I locali rilevati sono stati divisi, dal punto di vista igienico, in buoni, mediocri, scadenti, valutando questa condizione in rapporto all'orientamento, all'isolazione, all'aerazione, allo stato edilizio, allo stato dei servizi ed alle condizioni di ambiente. Il numero dei locali buoni è di 5.730 con 5.015 abitanti (affollamento medio 0,87); il numero dei locali mediocri è di 10.689 con 11.160 abitanti (affollamento medio 1,04); il numero dei locali scadenti è di 4.114 con 5.066 abitanti (affollamento medio 1,48). Rispetto al numero complessivo dei locali, sono scadenti il 20%. Rispetto alla popolazione complessiva, abitano in locali scadenti, il 27,9% degli abitanti. Il numero complessivo degli alloggi è 6.021.

Nelle zone esterne della città il numero complessivo degli alloggi è di 6.750, il numero complessivo dei locali di 21.165 e il numero delle persone che vi abitano è di 25.657 con un affollamento medio di 1,2 ab. locale.

A causa del tipo edilizio a edifici isolati, nelle zone esterne le condizioni di insolazione e aerazione dell'abitazione sono in generale migliori che per il nucleo centrale della città, sono invece altrettanto

deficienti dal punto di vista dei servizi igienici: sotto questo aspetto il 21% degli alloggi sono da considerarsi scadenti.

Nel nucleo centrale della città le zone di abitazione in condizioni igieniche ed edilizie peggiori sono quelle situate nella vecchia cerchia medioevale che trovandosi ai margini della sede dei maggiori interessi cittadini non è stata coinvolta nel processo di rinnovamento avvenuto per questa sede in periodi più recenti.

SERVIZI

Per la Provincia l'indagine è stata svolta in modo esauriente soltanto in relazione ai servizi scolastici, particolarmente interessanti per i rischi che hanno sul piano; per la città l'indagine è stata estesa anche agli altri servizi. Il numero degli asili di infanzia della Provincia è di 117 di cui 84 nella pianura, 21 nel colle e 12 nella montagna. Non tutte le località che hanno una scuola elementare hanno, come dovrebbero, anche un asilo. Il numero degli edifici scolastici elementari della Provincia è di 411 con 41.802 allievi, di cui 139 edifici con 25.442 allievi nella pianura, 83 edifici e 7.312 allievi nel colle, 169 edifici e 8.648 allievi nella montagna.

L'ubicazione delle scuole elementari nel complesso è soddisfacente in tutta la Provincia. Nella zona di pianura e di colle i cerchi di obbligatorietà (r. - 2 Km.) coprono l'intero territorio abitato. Nella zona di montagna questo non sempre accade anche per il fatto che alcuni gruppi di abitazioni sono troppo piccoli per sopportare una scuola. Rispetto allo stato edilizio la situazione degli edifici è scadente.

Il numero degli asili di infanzia del comune di Reggio è di 23 con 2.188 allievi di cui 24 nelle ville con 1.156 allievi e 9 nella città con 1.015 allievi. L'ubicazione degli edifici è casuale, senza riferimento con gli agglomerati urbani e con l'ubicazione delle scuole elementari.

Le scuole elementari sono raccolte in 49 edifici con 377 aule per una popolazione scolastica di 9.223 allievi. Di questi edifici 10 sono nella città con 102 aule e 4336 allievi, 39 sono nelle ville con 175 aule e 4.487 allievi. L'ubicazione è buona nel complesso poiché i cerchi di obbligatorietà coprono l'intero territorio comunale e tutti i nuclei abitati sono interni ai cerchi di azione (r. - 500 m.). Non è altrettanto buona l'ubicazione di ogni edificio scolastico preso a sé, considerato in relazione all'orientamento, alla protezione del traffico, alla posizione rispetto al nucleo di abitazioni che serve.

Lo stato edilizio è in generale scadente. Nessun edificio ha adeguata attrezzatura per la ricreazione e il gioco. L'ambiente è scadente per tutti gli edifici del centro, mediocre per gli edifici del quartiere periferico.

La popolazione scolastica delle scuole elementari di primo grado della Provincia è di 4.222 allievi, pari all'1,22% della popolazione totale. L'ubicazione è soddisfacente per le zone di pianura e di colle, è insufficiente per le zone di montagna. Lo stato edilizio è scadente per tutti gli edifici della provincia.

La popolazione scolastica delle scuole secondarie di primo grado esistenti a Reggio è di 3.372 allievi. L'ubicazione e lo stato edilizio presentano le stesse dedizioni rilevate per le scuole della provincia.

La popolazione scolastica delle scuole secondarie di 1° grado della Provincia è di 2.632 allievi, pari al 0,85% della popolazione totale. La maggior parte di queste scuole sono nel capoluogo. Rispetto all'ubicazione la situazione non è buona perché mentre le zone di pianura e di colle basso sono servite efficacemente dalle scuole dal capoluogo e dai lodi di Correggio e di Guastalla, la zona del colle alto all'alta montagna non sono servite affatto e la popolazione scolastica è costretta a percorrere forti distanze giornaliere. In nessun comune che sia sede di scuole secondarie, esistono attrezzature per gli studenti che volessero trasferirsi per studiare.

La popolazione scolastica delle scuole secondarie di secondo grado esistenti a Reggio è di 2.290 allievi.

In collaborazione col Provveditorato agli studi è stata studiata minutamente la situazione di ogni scuola secondaria e la relazione a questo studio è stato impostato il programma di riorganizzazione.

Non esistono Università nella provincia di Reggio Emilia. La popolazione scolastica che intraprende studi superiori si convoglia verso le Università di Milano, Bologna, Parma e Modena, quest'ultima distante dal capoluogo rispettivamente 27 e 28 Km. pari a 22 minuti circa di percorso in ferrovia.

Riassumeremo brevemente la situazione degli altri servizi nel capoluogo.

I mercati e i macelli di Reggio sono solo al servizio della città in quanto costituiscono il centro di rifornimento dei mercati al minuto e dei negozi del capoluogo.

E attualmente in costruzione a Reggio un nuovo ospedale che avrà una capacità di 350 letti. Quando esso sarà in funzione e sostituirà l'attuale ospedale civile, insieme all'ospedale sanatoriale, il numero totale dei letti sarà di 1.194 e il rapporto numero letti/popolazione sarà di 11,30% che appare soddisfacente anche se si considera che l'attrezzatura ospedaliera di Reggio ha ragione d'azione provinciale.

Altri impianti ospedalieri sono l'Istituto psichiatrico con ragione di azione provinciale e un manicomio criminale con ragione d'azione interregionale ubicato nel centro della città.

Nella città esiste un campo di calcio che è stato recentemente ampliato e attrezzato di tribune coperte e scoperte. Questo campo è però insufficiente di attrezzature per le gare di atletica né offre possibilità di esercizi. Non esistono, se non di carattere privato, attrezzature per il giuoco della palla.

Nella zona di villa Ospizio è attualmente in costruzione una piscina scoperta.

Non esistono nella città campi attrezzati per il giuoco dei bambini e dei ragazzi. I pochi spazi verdi pubblici rimasti essenzialmente riservati alle abitazioni, le piazze e le strade, servono a questo scopo.

Le sale di spettacolo della città sono: 8 cinematografi per un totale di 4.452 posti, dislocati nelle strade del centro; 2 teatri, il teatro Municipale con 1.348 posti e il teatro Ariosto con 1.150 posti; 4 cinematografi all'aperto, con attrezzature semi permanenti, nelle zone periferiche della città.

Esistono a Reggio tre biblioteche: la biblioteca Capitolare, la biblioteca Municipale, e la biblioteca popolare.

Nella città vi sono due cimiteri, uno lussuoso sulla sponda sinistra del Crostolo, uno comunale sulla sponda destra. Quest'ultimo che occupa un'area di 38.000 mq. necessita di un ampliamento.

CIRCOLAZIONE

La rete stradale provinciale può essere identificata in due schemi geometrici sovrapposti con due differenti funzioni: un sistema radiale convergente sul capoluogo; un sistema ortogonale, individuabile come andamento non completo in vari tronchi, diffuso su tutta la superficie della Provincia. Gli assi principali sono la via Emilia (statale N. 9), che attraversa la provincia da est a ovest e la via del Crostolo che attraversa la provincia da sud a nord. Lo sviluppo della rete carruggiabile della Provincia è di Km. 2.574 di cui Km. 161 (6,5%) di strade statali, Km. 349,2 (13,5%) di strade provinciali, Km. 1.729,8 (68%) di strade vicinali, Km. 234 (13%) di strade comunali.

L'esame del rilevamento del traffico 1938 illustrato nel grafico pubblicato, rivela che il sistema viario radiale che presenta valori crescenti verso Reggio ha un carattere prevalentemente di penetrazione, mentre l'asse della via Emilia che presenta valori quasi costanti, ha un carattere prevalentemente di transito. I valori molto elevati su quest'ultima asse ripropongono la necessità di risolvere il traffico di transito in sede propria.

L'ubicazione delle industrie, rispetto al quartiere residenziale, appare opportuna, considerata la direzione dei venti dominanti e l'altezza del terreno.

Il traffico dei trasporti industriali, principalmente camion, percorre strade di alimentazione inadatte e non differenziate.

COMMERCIO

Naturale conseguenza della particolare attività produttiva della Provincia è il commercio dei prodotti agricoli e loro derivati, primi tra questi quelli casarei, quelli vinicoli, le carni, i salumi, ecc. Il numero degli esercizi commerciali nella Provincia è di 11.334 con 15.230 addetti. Gli incrementi rispetto al 1927 sono del 45% per gli esercizi e del 19% per gli addetti. Gli esercizi sono in generale di piccola entità, quelli più grandi si trovano, come è ovvio, nei capoluoghi di Comune più importanti.

La provincia è il naturale retroterra del porto di La Spezia al quale è legata da ragioni naturali ed economiche.

Allo sviluppo delle cooperative di produzione corrisponde un movimento di formazione di cooperative di consumo che è stato particolarmente intenso nell'altro dopoguerra e ha avuto una forte ripresa in quest'ultimo.

Nel capoluogo confluisce tutta l'attività commerciale della Provincia. Punti focali di questa confluenza sono i mercati, quello del bestiame e quello delle contrattazioni, soprattutto quest'ultimo che si svolge due giorni alla settimana e richiama commercianti ed agricoltori da tutti i comuni della Provincia.

Altra attività commerciale importante è il mercato della frutta e verdura che si svolge in piazza Fontanesi.

Il numero degli esercizi commerciali nel comune è di 3.179 unità pari al 26,7% della Provincia e il numero degli addetti è di 2.679 unità pari al 41% della Provincia.

I dati del rilevamento del 1947 segnalano in generale un aumento notevole dei valori del traffico.

RETE FERROVIARIA

Le Ferrovie dello Stato interessano la provincia da S. Ilario a Rubiera, parallelamente alla via Emilia e da Reggio a Roma, per un percorso totale di 23 Km.

Il collegamento della Provincia col Capoluogo avviene attraverso la rete ferroviaria secondaria che ha uno sviluppo complessivo di 133 Km. L'interesse di questa rete è spiccatamente agricolo. Dal capoluogo partono tre tronchi: uno per Scandiano, che attraversa a livello la via Emilia a est, uno per Boretto che attraversa a livello la strada per Novellara, uno per Guastalla e Carpi, che corre parallelamente alla strada statale. Il parco ferroviario è costretto tra l'industria Lombardini a nord e un gruppo di abitazioni a sud.

AUTOSERVIZI

Le linee automobilistiche hanno uno sviluppo complessivo di Km. 1.400 e congiungono i centri provinciali tra loro e col capoluogo, con 50 servizi periodici, giornalieri o settimanali coincidenti con i giorni di mercato. Malgrado l'importanza che esse hanno, mancano attualmente di una stazione unica e bene ubicata rispetto alle zone della città che interessano le attività provinciali.

AEROPORTO

L'aeroporto sorto come campo militare e sviluppato in dipendenza delle Officine Meccaniche Italiane che durante la guerra costruivano aeroplani, è attualmente inutilizzato.

Variazione percentuale della popolazione nel comune di Reggio nel periodo 1936-44.
La suddivisione del territorio segue la divisione in «ville».

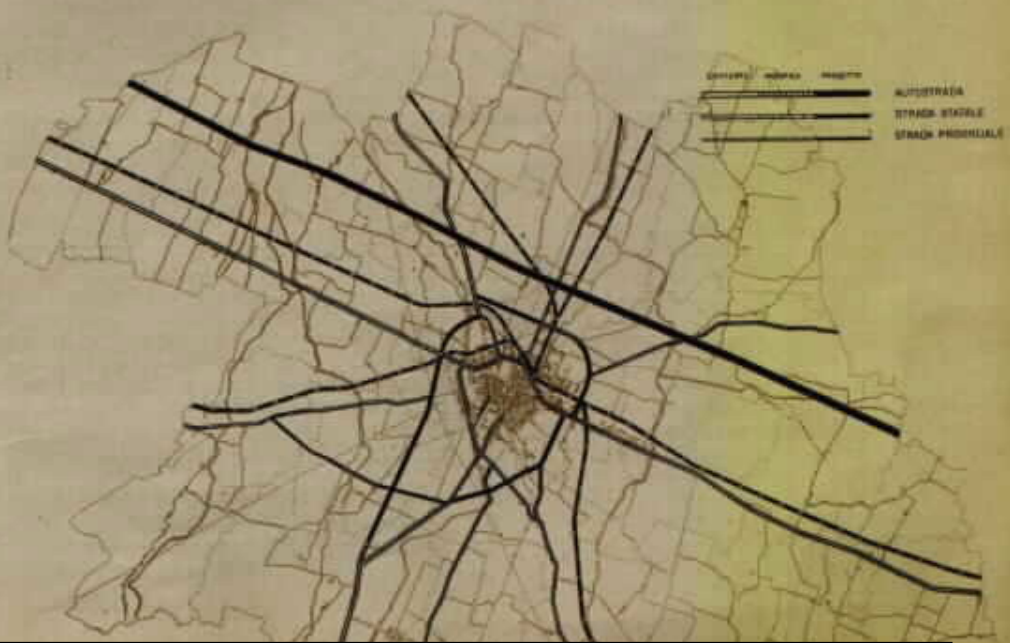


Rilevamento del traffico giornaliero da e per Reggio nel settembre-ottobre 1947.

I passaggi sono stati distinti da e per Reggio in quattro gruppi di tre ore, distribuiti dalle 7 alle 19 e dalle 19 alle 7. Dalla lettura di questi dati si può valutare che alla mattina e alla sera la città è attraversata da circa 2.300 biciclette provenienti da sud e dirette alle fabbriche e che sulle strade di Novellara, Correggio, Mantova e sulla via Emilia si sovrappongono al mattino e alla sera un passaggio di 4.700 biciclette. Inoltre verificando i dati nei diversi giorni si può calcolare un aumento del 60% nel flusso automobilistico e del 45% nel flusso ciclistico durante i giorni di mercato.



Piano generale della viabilità nel comune.



COMMERCIO

Nel settore del commercio il principale problema del piano è quello di concentrare gli organismi commerciali in un centro effettivamente funzionale e di dare una nuova sede al mercato delle contrattazioni.

Questa presenta le esigenze di una razionale ubicazione rispetto alle correnti del traffico di penetrazione automobilistica e ciclistica e rispetto alle stazioni ferroviarie e delle autolinee, e di essere dotata di tutte le attrezzature necessarie allo svolgimento della sua funzione, in modo che questa non interferisca sullo svolgimento della normale vita cittadina.

Nel nucleo centrale la zona giudicata più adatta è quella compresa tra la circonvallazione nord e la via Emilia, adiacente ai giardini municipali. In questa zona saranno sistemati i nuovi impianti, utilizzando l'edificio costruito come foro Boario e che attualmente è occupato dalla caserma di artiglieria. Il porticato sarà restaurato ed accoglierà il mercato vero e proprio; al primo piano saranno sistemati i servizi necessari, succursali bancarie, postali e telefoniche, sedi delle organizzazioni sindacali e cooperative.

La scelta dell'ubicazione del mercato delle contrattazioni tiene conto della possibilità di creare una zona adiacente il principale centro di vita della città, in modo da costituire un unico complesso.

Il mercato della frutta e verdura sarà trasferito dalla piazza Fontanesi in una zona esterna al nucleo centrale, compresa tra la via Emilia, il parco ferroviario del Consorzio Ferrovie Reggiane e il Crostolo, attualmente occupata dagli impianti della nettezza urbana, trasferiti in altra zona.

Questa sede è stata ritenuta la più adatta perché è immediatamente accessibile dal traffico di alimentazione e perché ha la possibilità di facili raccordi con la Ferrovia. Essa occuperà una superficie di ha 1,57 e sarà attrezzata di tutti i servizi necessari.

ABITAZIONE

Trascurando il piano dell'abitazione per la provincia e per le ville, che deve essere risolto in sede di riorganizzazione dell'intero territorio d'influenza del capoluogo, limitiamo l'esame al piano dell'abitazione nella città.

L'intervento del piano consiste qui in una azione di riorganizzazione generale dell'agglomerato urbano in quartieri autonomi, rispetto ai servizi e alle attrezzature collettive, che si esplica in un programma di risanamento, sfollamento e costruzione di nuovi nuclei. Quest'ultimo punto del programma è conseguente ai due primi poiché in funzione degli spostamenti di popolazione che essi determinano; inoltre tiene conto degli aumenti di popolazione prevedibili per i prossimi venti anni.

Il programma di risanamento consiste nella demolizione di tutti gli alloggi che sono stati giudicati in condizioni scadenti dal rilevamento effettuato. Le aree che rimarranno libere in seguito alle demolizioni, se non subiranno nel piano variazioni di destinazione, verranno ricostruite con edifici che siano in accordo col nuovo regolamento edilizio.

Per arrivare a una previsione il più possibile aderente alla realtà, si sono esaminate, secondo una casistica sufficientemente ampia, alcune zone campione e si è giunti alla conclusione di ritenere valida l'ipotesi che in ogni area di demolizione si possa ricostruire, con mezzi tecnici e criteri distributivi aggiornati un numero di locali buoni pari a quelli scadenti pre-esistenti, in un volume minore, consentendo così l'abolizione della maniche interne ai cortili.

Il programma dello sfollamento consiste nel portare a condizioni di non affollamento gli alloggi indicati affollati e sovraffollati dal rilevamento.

Per il calcolo delle persone da sfollare ci si è riferiti a nuclei di abitazioni sufficientemente piccoli per essere certi che il risultato complessivo sia soddisfacente in ogni punto del tessuto urbano. Si è perciò preso in esame ciascun isolato computando il numero degli abitanti in alloggi buoni e mediocri eccedenti rispetto al numero dei vani e trascurando i casi in cui il numero dei vani è eccedente rispetto agli abitanti.

Il calcolo delle persone che necessitano di nuovo alloggio, perché abitano in locali scadenti da demolire o in locali affollati, dà i seguenti risultati:

persone in locali scadenti: nella zona centrale 6.201, nelle zone periferiche 652; persone in locali affollati: nella zona centrale 1.081, nelle zone periferiche 4.557; con un totale di 12.491.

A questa cifra va aggiunta quella delle persone che abitano in locali che verranno demoliti perché sono situati in aree che cambiano destinazione nella nuova zonizzazione. Il calcolo è stato fatto caso per caso e ha dato 4.172 persone. Tenendo conto inoltre degli aumenti di popolazione attualmente prevedibili per il prossimo ventennio e valutati a 4.500 abitanti, si ha un totale di 21.163 persone da alloggiare (12.491 + 4.172 + 4.500). Considerando di alloggiare queste persone con grado di affollamento 1:1, il numero dei locali necessari è di 21.163.

Il programma delle costruzioni può considerarsi diviso in tre azioni diverse. La prima riguarda le ricostruzioni da effettuarsi nelle aree di demolizione che, valutate con i criteri già esposti, realizzeranno un totale di 2.986 locali quasi tutti nella zona centrale della città. La seconda riguarda le costruzioni che sorgeranno completando gli agglomerati già esistenti; il numero dei locali che saranno realizzati è stato valutato caso per caso e ammonta a 6.502 di cui 2.646 nel nucleo interno e 3.856 nella zona periferica. La terza riguarda le costruzioni che sorgeranno nelle zone attualmente libere e destinate all'abitazione dalla nuova zonizzazione; il numero dei locali che saranno realizzati è stato calcolato attraverso un'analisi casistica e valutato a 7.658 di cui 1.498 nella zona centrale e 6.160 nella zona periferica. Il numero dei locali previsto dal programma di nuove costruzioni è quindi di 17.146 di cui 6.916 nella zona centrale e 10.230 nella zona periferica.

Per i rimanenti 4.000 locali il piano, ritenendo che questa entità possa essere considerata la variabile destinata ad assorbire tutti i possibili errori delle previsioni, non ha fissato una ubicazione precisa, ma soltanto una direzione.

Nuove unità residenziali potranno così essere iniziate nel territorio a ovest della città e a sud della via Emilia, in stretto rapporto con la formazione di nuove unità industriali per la trasformazione di prodotti agricoli, alle quali è riservata la zona a nord della via Emilia, compresa tra questa e la linea ferroviaria statale.

Data la conformazione della zona e la tendenza già in atto per le attività produttive verso una polarizzazione lungo la via Emilia, anche le unità residenziali assumeranno uno sviluppo lineare.

Quando il piano delle abitazioni sarà attuato, la città risulterà costituita dalla federazione di cinque quartieri periferici e di quattro quartieri interni alle vecchie mura, con popolazione variabile da 3.000 a 9.000 abitanti, attrezzati di tutti i servizi necessari (asilo, scuola elementare, campi da gioco, mercato al minuto, negozi, cinematografo, verde pubblico, centro di quartiere).

SERVIZI

Lo studio del piano dei servizi è stato impostato sulla premessa che i comuni della provincia debbano essere trasformati, in

sede di piano provinciale, in unità autosufficienti: ciascun comune dovrà essere attrezzato di tutti i servizi che, per la sua entità demografica potrà alimentare; gruppi di comuni fruiranno contemporaneamente, come unità federate, dei servizi la cui dimensione è rapportata a entità demografiche maggiori. Ne deriva che i comuni della provincia rimarranno in rapporto di dipendenza verso il capoluogo soltanto per le attrezzature pubbliche di carattere provinciale e per quei servizi di cui fruiscono in federazione con esso.

Ci si limita qui ad accennare all'impostazione del piano dei servizi educativi provinciale e comunale per i riflessi che questo problema ha nei riguardi del capoluogo. Il dimensionamento dei servizi è stato fatto sulla traccia del metodo indicato dal Tedeschi (*Metron*, n. 16-17, 1947).

ISTRUZIONE PRIMARIA

Suole elementari della provincia. - In molti comuni della provincia la dimensione deve essere necessariamente inferiore alla dimensione funzionale ottima, poiché la popolazione non la sopporta e d'altra parte il raggio d'azione non consente di federare più comuni per l'uso di un solo impianto scolastico.

Dal calcolo è risultato che la popolazione scolastica della provincia nei prossimi anni diminuirà di 4.000 unità per il fatto che nell'ultimo decennio si è avuto un abbassamento dell'indice di natalità. Agli effetti del piano si è ritenuto però di dover tener conto solo degli incrementi positivi e di trascurare gli incrementi negativi per i comuni in cui sono stati riscontrati, supponendo costanti le entità attuali.

Suole elementari delle ville. - Il calcolo ha dato una popolazione scolastica futura nell'intero territorio delle ville di 4.481 allievi corrispondente all'attuale. Non essendo necessario modificare la dimensione funzionale degli impianti, la soluzione prevista dal piano comprende opere di risanamento, di modifica, di completamento degli edifici per lo più con palestre e campi da gioco, e consiglia la costruzione di asili presso le 15 scuole che ne sono prive.

Suole elementari della città. - La popolazione scolastica elementare futura della città è stata calcolata in 5.047 allievi, con un incremento di 711 unità pari al 16,4%. Anche per la città il piano delle scuole elementari prevede opere di demolizione, risanamento, modifica e completamento degli edifici, l'aggiunta di aule speciali, palestre e campi da gioco, e inoltre la costruzione di otto nuovi impianti scolastici per un totale di 85 aule. L'ubicazione dei nuovi impianti è scelta in modo da favorire la formazione dei quartieri in unità autonome, e il loro coordinamento con le zone verdi e sportive e di ricreazione dei quartieri stessi. I nuovi impianti scolastici hanno in generale una dimensione di 10 aule ciascuno.

In prossimità di ogni scuola elementare sarà costruito un asilo con sede propria e proprie attrezzature per il gioco.

ISTRUZIONE SECONDARIA

Si è partiti dalla premessa che possano essere sede di scuole secondarie nella provincia soltanto alcuni capoluoghi di comune, che sono particolarmente adatti ad accoglierle, per la loro posizione rispetto alla distribuzione della popolazione e alla rete delle comunicazioni.

Si è proceduto ad un'analisi per mezzo di curve isocrone per determinare l'entità della popolazione scolastica che rientra nel raggio d'azione delle scuole dei comuni sopradetti e l'entità della popolazione scolastica che, non rientrando nel raggio d'azione, abbisogna di attrezzature che la ospitino.





Reggio Emilia

**Distribuzione delle attività industriali, commerciali e delle
pubbliche attrezzature sul territorio del centro abitato.**

Indagine degli arch. Albini, Castiglioni, De Carlo.

Rappresentazione mediante la simbologia
delle Tav. n. XI, XII, XIII, XIV, XV.

Allegato al n. 3 - 1950 di "Urbanistica".







Reggio Emilia

Stato di Conservazione degli edifici.

Indagine degli arch. Albini, Castiglioni, De Carlo.

Allegato al n. 3 - 1950 di "Urbanistica".







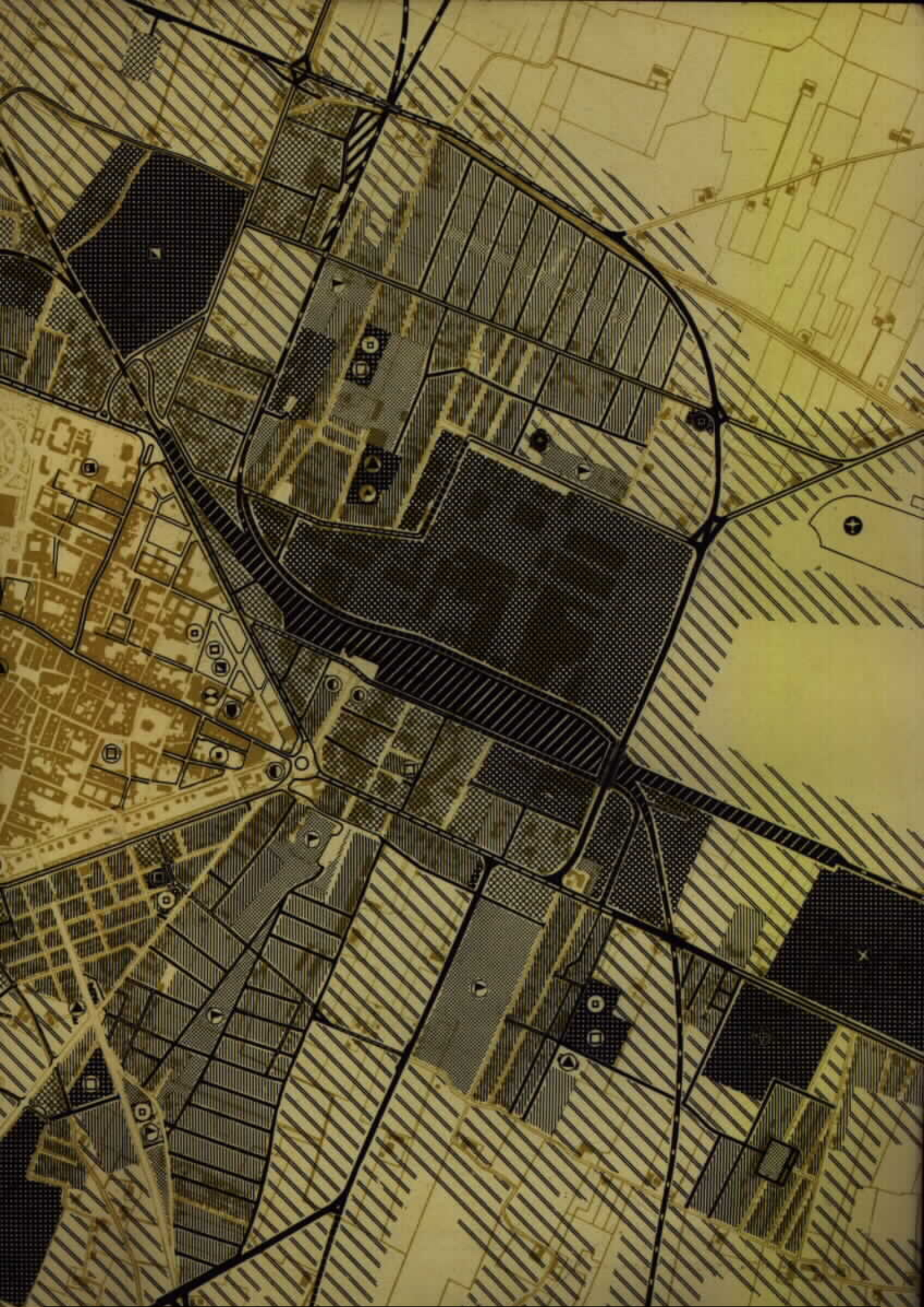
Reggio Emilia

Stato di affollamento delle abitazioni.

Indagine degli arch. Albini, Castiglioni, De Carlo.
Allegato al n. 3 - 1950 di "Urbanistica".







Piano Regolatore di Reggio Emilia

Arch. Franco Albini, Luisa Castiglioni, Giancarlo De Carlo.

Rappresentazione bicroma mediante i simboli di P. C. G., con gli aggiornamenti relativi alla viabilità e ai simboli delle attrezzature.

Allegato al n. 3-1950 di "Urbanistica".

I risultati di questo studio che è rappresentato nel grafico pubblicato possono essere riassunti come segue: la pianura può considerarsi sufficientemente servita dai centri di Guastalla, Castelnovo Sotto, Novellara, Correggio e Reggio. Il colle può considerarsi sufficientemente servito dai centri di Reggio, Scandiano e Ciano. La montagna è insufficientemente servita poiché Castelnovo Monti copre con la sua area d'azione solo una piccola parte della zona. Per fruire insieme di scuole secondarie, si considereranno federati i comuni che sono compresi nelle aree d'azione dei centri considerati sedi di scuole. Nel caso di Reggio: Reggio Emilia, Bagnolo, Rubiera, Albinea, Cadelbosco, Cavriago.

Riportiamo il calcolo, relativo a Reggio, della popolazione scolastica secondaria che vi gravita e della conseguente dimensione funzionale degli impianti. Gli abitanti compresi nell'area d'azione sopra accennata sono 125.797; a questi bisogna aggiungere gli abitanti delle zone da cui si effettueranno trasferimenti di popolazione scolastica, individuabili nelle zone montane non gravitanti su Castelnovo Monti o su scuole del Colle. Valutando questi ultimi in circa 20.000, il totale degli abitanti serviti dalle scuole secondarie di Reggio è di 145.800. Sempre applicando la formula del Tedeschi, la popolazione scolastica futura sarà di circa 6.550 alunni, con un incremento del 15% sulla popolazione scolastica attuale, che si può ritenere uniformemente distribuito su ogni tipo di scuola. Tenendo conto di quanto si è esposto, dei risultati dell'indagine sulla situazione attuale e dei programmi del Provveditorato agli Studi, è stato studiato il piano delle scuole secondarie della città, che può essere riassunto come segue: costruzione di 8 nuovi edifici con un complesso di 155 aule, più aule speciali, uffici, palestra e campi da gioco; trasformazione e ampliamento di edifici esistenti; costruzione di una Casa dello Studente.

MERCATI ALL'INGROSSO E MACELLI

Il piano non prevede alcuna trasformazione per i macelli e per il mercato bestiame. Il mercato di frutta e verdura verrà trasferito da piazza Fontanesi nel terreno attualmente occupato dagli impianti di nettezza urbana, sulla destra del Crostolo.

OSPEDALI

Verificata col metodo del Tedeschi la situazione degli ospedali, quando il nuovo impianto sarà in funzione, è soddisfacente e non richiede quindi modifiche.

Il manicomio criminale sarà trasferito nella fascia tra la via Emilia e la ferrovia, a levante dell'Istituto psichiatrico.

IMPIANTI SPORTIVI

Poiché non era possibile modificare la situazione esistente creatasi con l'inizio della costruzione di una piscina scoperta nella zona fissata dal vecchio piano, il nuovo piano ne ha conservato la destinazione, curando la realizzazione di allacciamenti efficaci con la città e con la penetrazione esterna. Per il servizio dei quartieri di abitazione, si prevede la sistemazione di tre zone sportive, a sud, a ovest, e a nord, completando alcuni impianti esistenti.

Nel nucleo centrale, è stata prevista la creazione di un impianto sportivo coperto con campi per i giochi della palla e conservato il maneggio esistente.

CAMPI DA GIUOCO

Poiché nel nucleo centrale non è stato possibile creare sufficienti zone libere da destinare al giuoco per i bambini e i ragazzi, soltanto i giardini pubblici e i campi previsti negli impianti scolastici assolveranno questa funzione. Nei quartieri esterni invece, oltre i campi degli impianti scolastici,

si sono potute destinare a questo scopo zone più ampie.

VERDE PUBBLICO

Nel centro sono state trasformate a verde pubblico due piazze e una zona libera nel quartiere orientale per una superficie complessiva di circa un ettaro. Nei nuclei esterni sono state create cinque ampie zone a verde pubblico per una superficie complessiva di circa 14,5 ettari.

SALE DI SPETTACOLO

Il numero dei posti di sale da spettacolo esistenti per la popolazione della città è soddisfacente.

Il piano prevede per ciò soltanto la sostituzione dell'impianto di via Cavour con uno nuovo previsto nella sistemazione della zona di S. Rocco e la costruzione di un nuovo impianto nell'area che rimarrà libera dopo il trasferimento delle carceri.

Inoltre sono previsti tre nuovi impianti nei quartieri esterni, ubicati in modo da poter essere alimentati anche da popolazione proveniente dal centro.

BIBLIOTECHE

Il piano prevede il trasferimento della Biblioteca Municipale nel monastero dei Benedettini, attualmente occupato dal Distretto militare, sulla via Emilia.

La nuova sede della Biblioteca Popolare è prevista nella sistemazione della zona di S. Rocco e comprenderà un'aula per conferenze da destinarsi all'Università Popolare.

CIMITERI

Il cimitero esistente, necessita per il prossimo decennio di un ampliamento che il piano ha fissato in 30.000 mq.

Per gli ulteriori ampliamenti il piano ha destinato una nuova area di 30.000 mq. al di là del Crostolo, dove è attualmente il cimitero israelitico.

RETE VIARIA PROVINCIALE

Nel piano della rete viaria provinciale si presentano due problemi di carattere regionale e interregionale: soluzione del traffico a distanza, ora transitante sulla via Emilia; allacciamenti del porto di La Spezia con Mantova e Verona.

Il primo problema, dato il considerevole volume di traffico, dovrà venire risolto con un'autostrada, essendo la semplice correzione dell'attuale strada statale N. 9 eccessivamente costosa in rapporto al miglioramento conseguibile.

Tra i due possibili percorsi, a nord e a sud dell'Emilia, è stato indicato il primo come il più opportuno per i più facili collegamenti con le zone industriali, che in tutte le città emiliane sono dislocate a nord della via Emilia e della linea ferroviaria.

Per il secondo problema la soluzione più opportuna appare quella di attrezzare, con un tracciato a caratteristiche simili a quelle di una camionabile, la strada della Val d'Enza costruendo i tronchi mancanti.

Riguardo ai rapporti interni della provincia di Reggio il problema è quello di creare una rete principale a grandi maglie rispondente a tre funzioni: allacciare tra loro i capoluoghi di comune, stabilire numerosi collegamenti da confine a confine del territorio, drenare il traffico sui grandi collettori di transito.

Questa rete principale nella quale dovranno inserirsi i piani viari dei singoli comuni, è formata:

a) da tre linee correnti grosso modo in direzione N-S; una pressoché in asse, le altre lungo i confini occidentale e orientale della provincia;

b) da sei linee con andamento all'incirca E-O, scaglionate a livelli man mano crescenti dal corso del Po alla montagna;

c) da tre linee dirette obliquamente due da N-E a S-O, una da E a E-O;

d) da tre linee integrative della rete.

La maggioranza di queste linee è esistente e risulta composta di un seguito di tronchi con differenti caratteristiche. Per la gran parte abbisognano di lavori radicali di correzione, rettificazione, consolidamento, ampliamento della sede, miglioramento della carreggiata.

Il complesso della nuova rete sarà di 735,5 Km. dei quali da costruire ex novo Km. 82, esistenti e da sistemare Km. 79, e da ritoccare Km. 85.

PIANO DELLA RETE VIARIA COMUNALE

L'autostrada dell'Emilia transiterà a circa 3 Km. e mezzo dalla via Emilia, intersecando la strada per Novellara nei pressi di Mancasale, e si allaccia alla città mediante tre tronchi: il tronco della strada per Mantova, che porta alla zona dei mercati e al centro degli affari; il tronco della strada per Novellara e il tronco della strada per Correggio, che portano alla zona industriale e al centro cittadino.

Fino a che non sarà costruita l'autostrada, la circonvallazione tangenziale al nucleo cittadino, continuerà ad assorbire il traffico di transito est-ovest. Ma allo scopo di unire le zone meridionali della città, di carattere residenziale, al nucleo centrale, il traffico della via Emilia sarà deviato dal tracciato sud, che percorre attualmente, sul tracciato nord, dove esiste una linea di demarcazione, creata dalla ferrovia.

È stata prevista la possibilità di costruire due svincoli agli incroci con le linee delle Ferrovie Reggiane, ai due estremi della città e di allargare la sede del traffico nel tratto compreso tra i due svincoli costruendo due piste laterali per il traffico lento.

La distribuzione del traffico di transito dalle varie provenienze e la distribuzione del traffico di alimentazione alle industrie, ai mercati e macelli, è ottenuta con la creazione di un sistema di tronchi tangenziali all'aggregato urbano allacciante le diverse direzioni.

Lo sviluppo dei tronchi da costruire per creare la rete di smistamento del grande traffico intorno al nucleo urbano è di circa km 12.250; i soprapassi o sottopassi necessari agli svincoli delle strade con le ferrovie sono quattro.

La pista per il traffico avrà la sezione di 12 metri e due fasce laterali di rispetto di 14 metri ognuna, calcolata in base alla possibilità di utilizzarla con una pista per il traffico lento o con una pista per le biciclette e comprende l'arretramento minimo di 5 metri di ogni possibile costruzione.

Dal sistema tangenziale all'aggregato urbano che distribuisce il traffico di transito e di alimentazione, si distaccano i tronchi che portano il traffico di penetrazione al centro della città, identificato nel nuovo centro degli affari: questi tronchi sono tracciati in modo che sia sempre evitato l'attraversamento dei quartieri di abitazione.

**Franco Albini
Luca Castiglioni
Giancarlo De Carlo**

Hanno collaborato ai lavori del Piano oltre l'Ufficio tecnico del comune di Reggio:

I membri della Commissione per il nuovo Piano regolatore: rag. Altomani, maestro Borghi, ragioniere Camparada, dr. Giovanni Degani, ing. Del Capolo, ing. D'Orfani, geom. Ferrarini, rag. Galavotti, prof. Lindner, arch. Mantredini, stud. architetto Pastorini, dr. Pistelli, dr. Poli, prof. Rombaldi, dr. Saldi, stud. arch. Eugenio Salvarani, avv. Pier Carlo Salvarani, ing. Sicher;

I sig. arch. Camillo Bertolini, dr. Carla Rombaldi, stud. arch. Gianni Rigoli.

In particolare lo studio del Piano viario della Provincia è stato condotto dall'ing. Sicher, capo dell'Ufficio tecnico provinciale di Reggio Emilia.

I rilievi statistici diretti dal Centro cittadino sono stati eseguiti da un gruppo di geometri e di studenti della Scuola per geometri di Reggio Emilia.

Progetto definitivo per la sistemazione della zona ex Piazza d'Armi a Roma

di Federico Gorio

Prescelto in concorso, il progetto dell'architetto Claudio Longo è stato successivamente rielaborato in forma definitiva dall'Autore, d'intesa con gli Uffici tecnici comunali. E se a questo progetto può ancora imputarsi una certa rigidità geometrica, in parte determinata dallo stesso tema viario, esso rappresenta tuttavia per Roma un primo serio passo verso un'edilizia ordinata in quartieri unitari.

Il problema da affrontare era duplice:

1. La sistemazione di un quartiere residenziale di 12.000 vani nella depressione compresa tra il Tevere a Nord, la collina di Villa Glori ad Est, i Monti Parioli e lo Stadio Nazionale a Sud e il viale Flaminio ad Ovest.

2. L'agganciamento alla rete urbana dell'arteria che raccoglie le Consolari Cassia e Flaminia, e che ora, dalla testata mozza del nuovo Ponte della Libertà si affaccia sulla depressione di cui sopra a ben 13 m. di quota rispetto al piano di campagna.

Difficoltà quindi di ambientazione ad un paesaggio di suggestiva fisionomia e necessità di disimpegno dei due traffici di natura diversa, quello tattico e quello strategico.

Soluzione del traffico: Un'arteria sopraelevata scinde il traffico veloce da quello residenziale del nuovo quartiere. Essa parte dalla testata del Ponte della Libertà e, dopo un rettilineo scavalcante la zona depressa, si biforca allacciandosi da un lato ai settori Est di Roma attraverso la Valle Parioli e dall'altro ai settori Sud e Ovest tramite il viale Tiziano.

Particolare attenzione pone il progettista nel profilare l'arteria sopraelevata che egli considera « non indifferenziato nastro stradale » ma « materia da modellarsi » pur « senza presupposti arbitrari » e senza decampare da « considerazioni razionali ». Così il profilo varia, dai 28 m. di quota del Ponte, a m. 22 verso il centro del quartiere residenziale e risale quindi a m. 23 alla biforcazione. Planimetricamente l'arteria ha sezione variabile dall'imbocco del Ponte (m. 40 di larghezza) fino al tratto mediano (m. 30) e questo anche per diminuire il costo del tratto nel quale la sopraelevazione è ottenuta con struttura su pilastri anziché con terrapieno. La sezione veicolare però resta costante e le differenze di larghezza sono assorbite da un nastro erboso di separazione dei traffici. Le scarpate dei terrapieni sono sistemate a giardino all'italiana. Rampe di raccordo e sottopassaggi sono previsti nei punti dove occorre eliminare incroci.

La rete viaria del quartiere residenziale si svolge tutta a quota m. 15 sul piano di campagna ed è quindi libera dal traffico veloce.

Composizione del quartiere: Il progettista sottolinea la sua intenzione centrale, quella cioè di non affidare alla « solennità ed imponenza degli edifici il compito di accogliere lo straniero che giunge a Roma ».

Egli ha desiderato invece far scaturire la composizione dalla soluzione « di problemi di ordine pratico e razionale, biologico e psicologico », lasciando alla casa la sua scala umana.

Tale il riassunto della relazione. Giova

ora inserire il tema nel settore urbano di cui fa parte. In definitiva, sebbene l'ambiente non mancasse di imporre soggezione a tutte le altre richieste, il concorso si riduceva ad una soluzione di traffico. I dati di fatto erano i seguenti: La Cassia e la Flaminia si connettono al centro cittadino mediante un rettilineo (viale Flaminio: km. 2,6) compreso fra due strozzature: il Ponte Milvio a Nord e la Porta del Popolo a Sud. Insufficiente il viale Flaminio e pressoché inutile, perché incompleto, il viale Tiziano ad esso parallelo nel primo tratto.

Da recenti rilevamenti risulta che il Ponte Milvio sopporta fra l'altro giornalmente il transito di circa 70 torpedoni di linea; né la direttrice Flaminia è ricca di drenaggi laterali. Cattive quindi le comunicazioni verso il settore centro meridionale; ostacolate dalla barriera collinosa quelle verso i settori orientali e infine impedita dalla scarsità di ponti sul Tevere le occidentali. Si tratta di una specie di accerchiamento e la nuova testa di ponte delle due Consolari del Nord, gettata e non proseguita, ha impostato uno dei problemi pur senza risolverlo.

Attuale arrivo delle
Cassia e Flaminia
Ponte Milvio

Nuovo arrivo delle
Cassia e Flaminia
Ponte della Libertà

Ponte Duca
d'Aosta



Porta del Popolo

Asse Viale
Flaminio

È chiaro che, fermi restando i punti sofferenti del viale Tiziano incompiuto, del viale Flaminio insufficiente, della Porta del Popolo angusta e dei ponti Ovest sull'ansa del Tevere mancanti, la soluzione chiesta dal concorso, nel bel mezzo di questa corona di interrogativi, non poteva che risultare effimera.

In merito al progetto definitivo che pubblichiamo, frutto del vaglio di due concorsi e di successivi esami e varianti, vorremmo fare alcune osservazioni. Quella imponenza e solennità che l'arch. Longo, con sano concetto, ha evitato negli edifici, si è riversata tutta sulla strada sopraelevata. Di proposito l'autore ha studiato che questo elemento dominasse. Anche troppo, diciamo. Se da un lato le flessioni del profilo e della sagoma ammorbidiscono l'elemento, dall'altro assialità, simmetria e dimensioni ne riportano l'insieme ad alcune di barocco più francese che romano: Le Nôtre, più che Bernini; ci si permetta l'aiuto di un paragone un po' forzato, giacché entrambi questi signori difficilmente peccavano di durezza o sbagliavano di scala. Nota inserita senza preoccupazioni di accordo né di contrappunto, insomma, e di ciò è palese denuncia la crudezza degli innesti ai due estremi della forcina coi viali Tiziano e Pilsudski. E guardando la planimetria, l'esuberanza ci ha preso e un poco distratto, al punto di farci dimenticare sul momento che la configurazione del paesaggio era, alla resa dei conti, il vero, il solo elemento ad aver diritto di predominio. A questo punto occorre parlare del quartiere residenziale, seconda parte del tema. È opportuno anzitutto riportare e mettere a confronto i dati generali fornitici dal progettista.



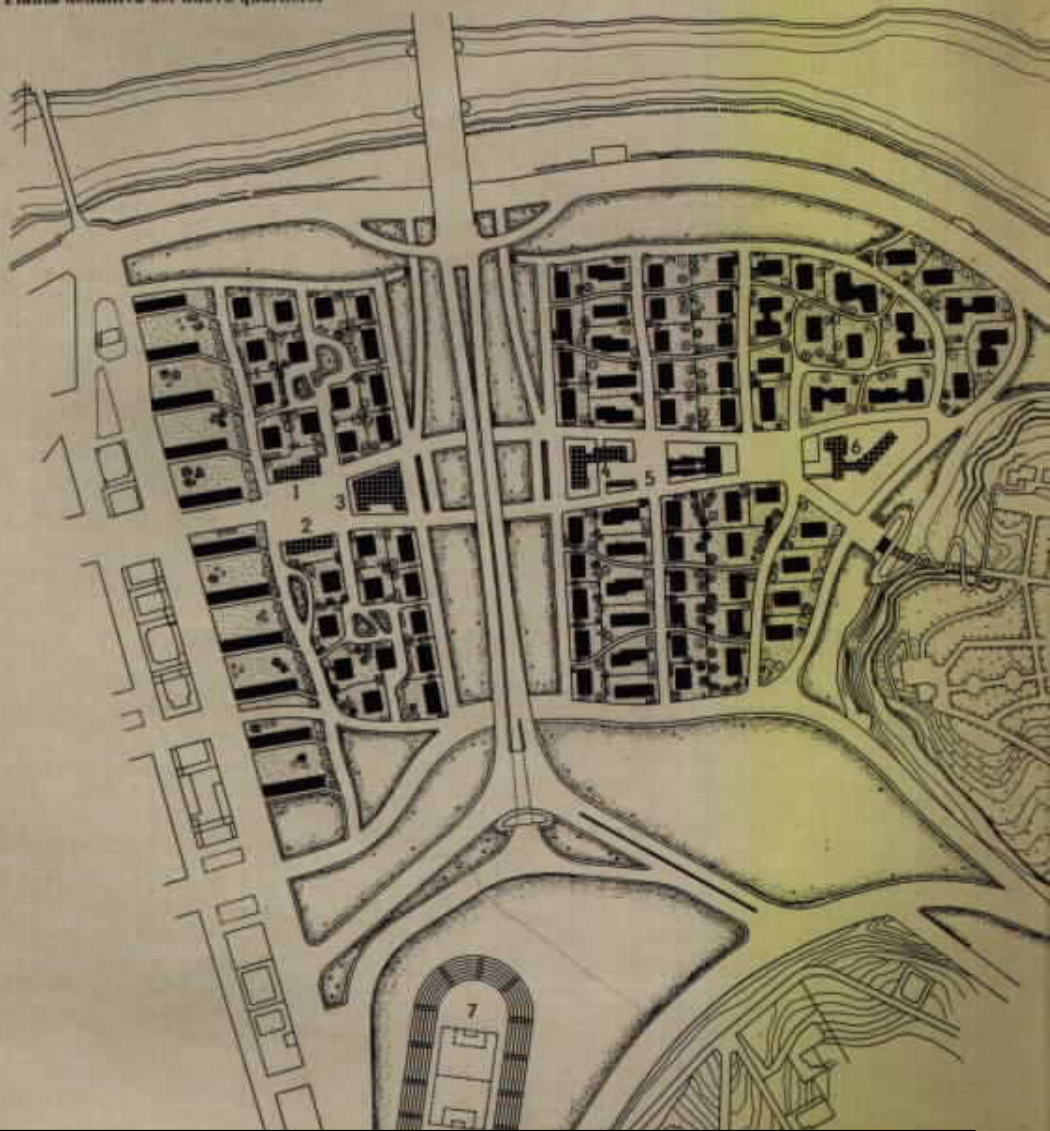
Veduta aerea del quartiere dal nuovo ponte.

Caratteristiche generali del quartiere:

1. Tipo di abitanti	Classi medie
2. Numero di abitanti	9.000
3. Numero totale vani	12.000
4. Superficie totale vani	mq 264.000
5. Superficie media di un vano	* 22
6. Superficie totale zone oggetto di sistemazione	ha 63
7. Superficie impianti sportivi extra quartiere	* 14,5

8. Superficie sedi stradali traffico extra urbano	ha 2,5
9. Superficie unità residenziale	* 46
10. Numero ab/ha	165
11. Superficie parco pubblico	* 9
12. Superficie parco pubblico per abt. mq	10
13. Giardini privati e recinzioni da eseguirsi obbligatoriamente secondo le indicazioni di apposita planimetria.	

Planta definitiva del nuovo quartiere.



In primo luogo il rapporto $\frac{9.000 \text{ abt.}}{12.000 \text{ vani}} =$

$= 0,75$ abitanti a vano, ci sembra basso in una zona destinata al ceto medio, se, come sembra, le aree saranno soggette alle regole o meglio alla tirannia del vigente mercato. Inoltre rileviamo che la densità (195 abitanti/ha) e la superficie a parco pubblico (9 ha) sono state calcolate sui soli 46 ettari destinati alla residenza e perciò non tengono nessun conto di tutte le superfici libere che, pur non appartenendo in maniera ortodossa all'unità residenziale, sono in contatto con essa. Non esistono amministrazioni di quartiere distinte da quella comune cittadina e per questo dati così rigidamente calcolati restano nell'astratto. Purtroppo è il Comune che pensa a tutto e quindi all'atto pratico, per rifarsi delle spese generali di impianto e sistemazione, dato che in questo caso il terreno è suo, o manderà alle stelle i prezzi delle aree (e allora addio classi medie!) o peggio ancora farà di sua iniziativa... alcune modifiche al progetto. Bisogna tener conto di queste realtà e dare atto al Comune degli effettivi oneri finanziari cui esso va incontro e che deve in qualche modo sostenere.

Non lo auguriamo all'arch. Longo, ma pensiamo, che se tutto andrà bene, se verranno cioè confermati a lui quegli indispensabili incarichi direttivi che — caso rarissimo — ha ricevuto finora almeno in parte, egli sarà costretto a ritornare parecchie volte sul suo progetto e dovrà digerire altre non poche imposizioni. Oggi succede così a chi pensa di far respirare la gente nelle città, ai danni di soprapicanti amministrazioni e di appetiti speculativi.

Se il nostro pessimismo sarà invece smentito, egli sarà stato il primo ad avere impostato in Roma un quartiere che nei principi generali abbia scrollato di dosso quella grettezza che è caratteristica di tutto lo sviluppo della città. E sarà già una posizione conquistata.

Federico Gorio

La viabilità nella Sicilia antica

di Giuseppe Tesoriere

In questo studio introduttivo l'Autore svolge alcune considerazioni e presenta le notizie raccolte sulla viabilità nella Sicilia antica dal tempo dei Sicani fino ai Borboni. Ad esso farà seguito lo studio sulla situazione attuale e sulle proposte per la sistemazione della viabilità regionale, particolarmente in riferimento ai futuri sviluppi economici dell'isola.



La viabilità della Sicilia antica nella Tavola Peutingeriana (Biblot. Naz. di Vienna).

Una strada romana nei pressi di Siracusa. Si notino le caratteristiche ormale, che, come una rotaia, servivano a guidare i carri. Lo scartamento di questa strada guidata è all'incirca eguale a quello dei moderni carri.

La viabilità nell'epoca in cui la Sicilia fu popolata dai suoi primi abitatori, i Siculi ed i Sicani, doveva ridursi a qualche sentiero più o meno aspro, impraticabile nel periodo invernale e percorribile dalle bestie da soma.

Questi popoli antichi molto probabilmente conoscevano il carro, come testimoniano i profondi solchi rinvenuti nella roccia nella città sicula di Castelluccio, « carrate di Xibilia », solchi dovuti all'azione frantumatrice delle ruote dei carri (nota bibliografica: 34).

Il carro in Sicilia doveva essere certamente abbastanza diffuso al tempo delle colonie greche, perchè Pindaro lo ricorda in una delle sue odi « Συκελίας ὄχημα » (Ateneo I, 28), come cosa molto nota, senza per altro far riferimento alla causa di tale notorietà.

I greci, abili navigatori, ma poco conoscitori di strade, stabilitisi con le loro colonie in Sicilia, non avranno fatto molto per attivare il collegamento interno dei centri, per cui è da ritenere che bisognerà aspettare l'epoca romana, per assistere alla prima costituzione di una rete viaria propriamente detta.

Circa la viabilità siciliana nell'età imperiale si hanno più ampie notizie bibliografiche e storiche.

Le fonti più note ed autorevoli per lo studio della viabilità nell'epoca romana sono: la Tabula Peutingeriana (1), gli Itineraria, le opere degli scrittori antichi, i miliaria.

Gli itinerari ricavati dalla Tabula Peutingeriana sono:

1. Messina - Tindari - Agatino - Calacte - Halesa - Cephalodo - Himera - Therms - Solunto - Panormo - Segesta - Depanin - Lilybeo.
2. Agrigento - Aquas Labodes - Lilybeo.

3. Agrigento - Calvisiana - Hible - Agris - Siracusis.
4. (Catina) - Aethna - Centurippa - Agurio - Enna - Therms.

Tra gli itinerari è particolarmente importante quello di Antonino, ed interessante anche la Cosmografia dell'anonimo ravennate (VII secolo) e la geografia di Guidone (IX secolo).

Fra gli studi più interessanti sulla antica viabilità siciliana sarà necessario citare qui quelli del prof. Biagio Pace e del professor Columba, i quali hanno pensato di potere risalire alla identificazione della rete viaria antica siciliana studiando il tracciato e l'andamento delle trazzere, strade per il pascolo degli armenti, di cui parleremo più avanti.

Tale metodo, che in moltissimi casi può essere abbastanza fruttuoso, a mio avviso, talvolta può condurre a false interpretazioni. Le trazzere, nate come strade per il pascolo, si saranno appoggiate fin dove possibile agli antichi tracciati romani, ma se ne saranno, certamente, discostate ogni qualvolta si preferiva un terreno erboso piuttosto che un cattivo terreno di montagna.

I divari non possono essere sensibili, ma ci saranno stati sicuramente. D'altra parte, quando si manca d'altre fonti, questo sistema di rintracciare gli antichi itinerari è l'unico che presenta una certa attendibilità.

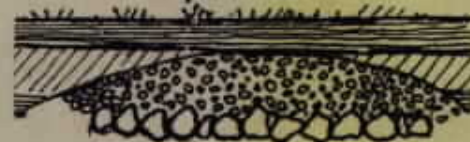
In generale si è tutti d'accordo sul tracciato che dovevano avere le strade romane in Sicilia, le quali dovettero essere costruite tutte nel periodo imperiale, che fu l'epoca delle maggiori e più importanti costruzioni romane.

Le vie romane di cui rimane traccia nei vari documenti erano otto:

- 1 - la Via Pompeia - Valeria (Messina - Marsala);
- 2 - la Messina - Catania - Siracusa;
- 3 - la Catania - Agrigento - Lilybeo (Marsala);



Sotto: Sezione trasversale di una strada romana scoperta in Germania: via da Kesselstadt a Friedberg Oberdorfelden (Da B. Bolis). Lo strato superiore è formato dall'humus; si distinguono molto bene le due runette laterali; il tipo di soprastruttura è molto semplice, poiché alle « statumen » segue il « nucleus » che qui fa pure parte dello strato di usura. La larghezza di carreggiata delle strade romane scoperte in Germania oscilla fra i m. 5,50 e 6.



Sotto: Questa sezione mostra come si succedevano gli strati che costituivano una massicciata stradale romana. In fondazione lo « statumen » (pietra abbastanza grossa in coltello) dello spessore di circa cm. 25-30; seguiva il « ruderalis » di materiale più minuto (spessore cm. 20); poi il « nucleus » di grossi ciottoli (cm. 20 circa); infine la « summa crusta » (materiale minuto e resistente). Complessivamente si arrivava anche a spessori di m. 1.



- 4 - la Agrigento - Palermo;
- 5 - la Agrigento - Siracusa detta via Elorina;
- 6 - la Agrigento - Siracusa via interna;
- 7 - la Catania - Termini Imerese;
- 8 - la Alesia - Enna.

La via Pompeia-Valeria, chiamata con il primo nome da Cicerone in onore di Pompeo Magno, e con il secondo da Strabone, forse perché costruita dal console Valerio Messalla, andava dal Traiectus (vicino al faro di Messina) per Tindari, Himera, Panormo, Drepania, fino a Lilibeo, cioè fino a Marsala.

Questa strada correva lungo la costa nei tratti pianeggianti, tagliando in linea retta il dorso delle colline e dei monti.

Passava in vicinanza di Partinico e proseguiva lungo il litorale fino alla Terme Segestane, da dove, risalendo il torrente Guidaloca, puntava verso il monte Erice, che passava alle pendici meridionali, e attraverso l'Annunziata arrivava a Trapani.

Le altre strade romane sono meno documentate di questa e lasciano adito ancora a studi e ricerche per potere stabilire la posizione delle *stationes* ed il loro andamento presumibile.

Le due strade Agrigento-Siracusa, dovevano correre una (la Elorina) parallela alla costa e l'altra più entro terra toccando, secondo il Pace, i paesi di Favara, Naro, Ravanusa e Butera.

La strada Alesia-Tusa manca nella Tabula e nell'itinerario di Antonino, ma è solo ricordata dal geografo ravennate e da Guidone e segnata nella carta dello Schmettau (2).

È molto presumibile che effettivamente ci sia stato un tale collegamento fra Tusa (Alesia), importante centro marinaro all'epoca romana, ed Enna, collegamento che facesse affluire verso il porto di Alesia i prodotti del ricco retroterra.

La litoranea Agrigento-Siracusa (Elorina), che all'incirca doveva seguire il tracciato Agrigento-Gela-Camarina-Eloro-Siracusa, risale — almeno in parte — al tempo delle colonie greche, infatti Tucidide la ricorda con il nome di *Ἐλεοῖν ὁδός*.

Però non tutte queste strade che appaiono nella Tabula o che sono riportate negli itinerari venivano servite dal cosiddetto *cursus publicus*, poiché ad alcune soltanto veniva riconosciuta particolare importanza.

D'altra parte è logico che altre strade dovevano esistere nell'isola, più o meno servite dal traffico, più o meno sistemate nella carreggiata, ma di esse non si ha alcuna notizia storica.

Molto poco, inoltre, si conosce circa la struttura delle strade romane in Sicilia.

Alcune delle strade romane che ancora si conservano in alcuni posti dell'Italia o in Francia, ci hanno rivelato quanto abili costruttori fossero i romani nella sistemazione della massicciata, o dei basolati (Via Appia, ecc.).

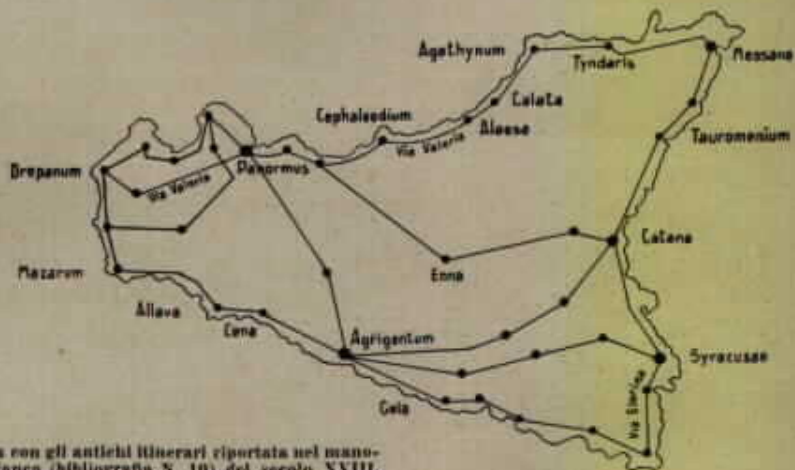
Le soprastrutture conservate in Francia mostrano come i romani eseguissero la massicciata a strati di granulometria variabile (*statumen*, *rudatio*, *nucleus*, *summa crusta*) dello spessore complessivo di 50-60 cm., che però non scarificavano più, per cui eseguivano la manutenzione procedendo a successive ricariche.

Proseguendo in tal modo si formavano delle soprastrutture resistentissime che hanno sfidato i secoli e che sono pervenute a noi quasi intatte: in alcuni punti i saggi eseguiti hanno mostrato spessori che superavano il metro!

La tecnica seguita era, su per giù, identica a quella moderna: ad un sottofondo di pietre poste di coltello (*statumen*), veniva sovrapposto uno strato di grossa ghiaia e quindi di sabbione.



La rete stradale all'epoca romana.

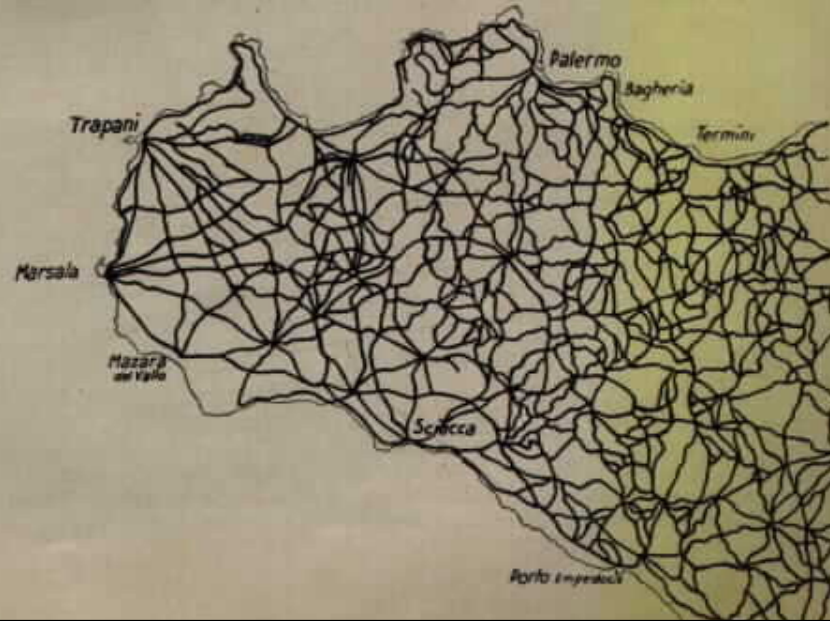


Carta della Sicilia con gli antichi itinerari riportata nel manoscritto del Villabianca (bibliografia N. 10) del secolo XVIII.



Carta degli Itinerari della Sicilia del 1822. Si noti come quasi tutte le strade dell'isola nell'epoca borbonica fossero percorribili soltanto da cavalli. Le rotabili (dove a mala pena potevano transitare i carri) si riducevano a ben poca cosa (circa 300 Km.) nel pressi di Palermo.

Carta delle trazzere nelle provincie occidentali della Sicilia. La lunghezza della rete trazzerale nella sola provincia di Palermo arriva a 2.800 Km. Molti di questi rammini sono stati già trasformati in rotabili ed è in progetto la sistemazione di un notevole numero di chilometri di altre trazzere. Queste strade comunque rappresentano adesso per la Sicilia la rete fondamentale delle strade vicinali, su cui si fonda buona parte dell'economia agricola dell'isola.



Esempi di strade con massicciata così eseguite si hanno un po' dovunque nel mondo romano: in Dacia, nella Gallia, in Cappadocia. Nelle regioni africane furono invece molto diffuse le «glareatae», strade eseguite con terra battuta e piccoli sassi, forse non molto dissimili dalle moderne strade in terra stabilizzata degli americani.

In Sicilia mancano quasi del tutto le tracce delle strade romane, e non si sono trovati miliari; tutto ciò lascia supporre (Mommson) che le strade romane nell'isola non dovevano presentare la stessa struttura di quelle costruite nel resto della penisola o delle vie imperiali, che rappresentavano il mezzo principale per il dominio di Roma in paesi molto distanti dal centro pulsante dell'impero.

Già nel 1700 di queste strade non era rimasto che il ricordo; il Villabianca nel suo diario, lamentandosi delle condizioni delle

viabilità, invece, fu benefica la dominazione dei saraceni.

Il Maggiore, infatti, testualmente dice: «E di vero, la Geografia Nubiense (3), benché pubblicata sotto il regno del Gran Rogero, ci appresta non dubbio argomento della miglioranza dei cammini pubblici di Sicilia. Ivi sono noverati e città e villaggi, ne son misurate le distanze, vi sono indicati i luoghi di riposo. Il libro, come or si diceva, fu edito ai tempi del Re Rogero, ma lo stesso canonico Gregorio conviene che sotto gli Arabi tale era la Geografia della Sicilia».

Sotto i Normanni, e specialmente sotto il governo del Re Ruggero, il commercio dell'isola ebbe un notevole impulso, per cui anche la viabilità venne opportunamente migliorata (4), ed in parecchi scritti dell'epoca si rilevano delle continue menzioni alle vie dette *pubbliche* o *regie*, che dovevano essere le carreggiabili, a differenza delle



Il ponte dell'Ammiraglio, nei pressi di Palermo, costruito nel 1113; il fiume Oreto che prima vi scorreva sotto è stato deviato.



Queste figure, dove si vede come si viaggiava in Sicilia alla fine del 1700 o verso i primi anni del 1800, sono state prese da due volumi di viaggiatori inglesi («Travels in the two Sicilies» di Henry Swinburne e «A tour through Sicily» di George Russell).

strade siciliane rispetto alle reti viarie, che intanto andavano sorgendo in tutti i paesi, ricorda soltanto che delle vie romane ai suoi tempi non è rimasto altro che il nome.

Riguardo al tracciato queste strade siciliane evidentemente avranno avuto quello solito in uso sulle strade romane: cioè andamento il più possibile rettilineo, anche attraverso catene collinose, superando pendenze molto elevate (10-18%), senza curve ma con incroci ad angolo.

Questo tracciato (e ciò avvalorerebbe il metodo di studio del Pace) spesso si può riscontrare nelle attuali trazzere che salgono ripide sui costoni delle montagne, senza eseguire alcun tornante, superando notevoli pendenze.

È altresì interessante per il nostro studio esaminare quello che può essere stata la situazione della rete stradale siciliana durante le varie dominazioni che si susseguirono ai romani nel governo dell'isola.

Qualche notizia ho potuto rilevare dal manoscritto del Maggiore (bibliografia n. 1) «Sulle strade in Sicilia», in cui dà notizie, per altro molto superficiali, sulle condizioni delle strade siciliane nelle varie epoche.

Fino al 535, sia per disposizione di Teodoro che del suo successore Atalarico si può ritenere, in base a quanto asserisce il Maggiore, che le strade costruite dai romani erano ancora in buono stato.

La manutenzione delle strade venne piuttosto abbandonata sotto il governo bizantino. Sembra che, sotto l'aspetto della

altre che dovevano essere invece dei semplici viottoli.

Negli atti sulle possessioni donate alla chiesa di Monreale (5) si fa menzione di due strade pubbliche che partendo da Palermo andavano, una a Mazzara passando per S. Giuseppe Jato, Calatafimi, una seconda a Sciacca passando da Piana dei Greci per Corleone e Bisacchino.

Si deve inoltre ritenere che sotto i Normanni anche i ponti venivano particolarmente curati; infatti ai tempi della monarchia normanna per passare sopra un ponte si doveva pagare il pedaggio. Il ponte dell'Ammiraglio sull'Oreto si vuole anche che sia stato costruito proprio sotto i Normanni dell'ammiraglio Giorgio di Antiochia (6).

Tutto ciò lascia quindi credere che al tempo dei Normanni, degli Svevi e degli Aragonesi le strade esistevano ed erano in certo qual modo mantenute.

Evidentemente su dette strade si poteva soltanto camminare su muli; gli scrittori di quel tempo, del resto, non fanno menzione alcuna di carrozze, le quali in Sicilia saranno apparse non prima del 1500. Esistevano piuttosto dei carri; un bando del 15 settembre 1483 dava infatti le misure per la costruzione dei carri ed in un altro si limitava il peso massimo trasportabile su queste carrette (7).

Si deve però pensare che questi carri dovevano servire soltanto per i collegamenti delle città con il proprio diretto retroterra, per i trasporti di campagna ci si serviva dei muli e del trasporto a soma.

Le strade cittadine sotto i Normanni, invece, ebbero un notevole decoro; Palermo possedeva nel Cassaro una delle più belle strade d'Europa, lastricata in marmo e detta infatti la «Via Marmorea».

Le notizie storico-geografiche dell'epoca arabo-normanna, che così profondi influssi esercitò nelle condizioni economico-ambientali dell'isola, sono molto numerose, soprattutto per opera degli scrittori arabi (8).

Alcune opere storiche arabe, citate dall'Amari, che possono avere una certa importanza per lo studio della viabilità siciliana saranno da noi citate nella bibliografia; come l'opera di Ibn Hurdābah o di Ibn Hawgal.

Il Kitāb-al-Masālik di Ibn Hawgal è particolarmente interessante perché contiene la descrizione di Palermo; l'Amari ne fece una traduzione (1845).

Opera di importanza veramente fondamentale per lo studio geografico dell'epoca, è, invece, il Nuzhat di Edrisi (prima metà del XII secolo) (9).

Quest'opera è ricca di descrizioni di tutte le regioni bagnate dal Mediterraneo ed è stata corredata di tavole.

Della carta geografica della Sicilia, che si trova nel prezioso codice Asselin, l'Amari dette già una riduzione nella «Carte comparée de la Sicile moderne avec la Sicile au XII siècle».

Pochi riferimenti si hanno però riguardo alla viabilità, minori ancora sulle condizioni delle strade e sulle notizie di carattere tecnico.

Nel vol. III della sua storia l'Amari dà qualche ampio ragguaglio sulle strade ai tempi dei Normanni, confermando quanto abbiamo già detto, cioè che il periodo della monarchia normanna fece rifiorire in Sicilia anche la situazione della sua viabilità.

Dice testualmente l'Amari:

« Oltre le fortificazioni, sono da attribuire a' primi tempi normanni alcune strade militari. Tale al certo fu quella ch'è chiamata *lo stradale francese di Castronovo* in un diploma di Ruggiero, dato dal 1096 ».

Secondo l'Amari questa strada, partendo da Palermo, doveva portare a Vicari, Castronovo e Petralia fino a Traina, dove doveva allacciarsi ad una « *via regia* », ricordata, da due diploma greci del 1094.

Sotto gli spagnuoli si fecero nelle città, e specialmente in Palermo, notevoli costruzioni, ma dal punto di vista della viabilità generale si rimase nelle condizioni in cui la lasciarono i precedenti dominatori.

Da questo periodo ha inizio la vera decadenza della viabilità siciliana, cosicchè quando incominciava il governo dei Borboni le strade siciliane erano tutte in condizioni deplorabilissime; solo in alcune e per tratti limitati, si poteva andare in carrozza.

Mancava nella maggior parte un vero e proprio corpo stradale; la strada si riduceva in un viottolo più o meno ampio ricavato senza notevoli opere di sterro o riporto, senza alcuna opera che potesse, sia pure lontanamente, assomigliare ad un manto o ad una massicciata.

La massicciata al tempo dei Borboni fu il privilegio solo di pochissime strade; all'inizio del 1800 la strada Palermo Termini doveva presentare una discreta sistemazione del manto poichè il viaggio su di essa in calesse è ricordato come il non plus ultra della comodità.

È facile, quindi, immaginare che cosa divenivano quasi tutte le strade durante il periodo invernale, dato che la maggior parte di esse hanno sottofondi argillosi.

È veramente molto interessante, onde farsi un concetto preciso delle condizioni delle strade in quell'epoca, leggere qualche memoria di viaggio eseguito allora.

L'abate Paolo Balsamo in una memoria economica agraria descrive un suo viaggio da Palermo a Modica (10) e riferisce con dovizia di particolari i vari inconvenienti che dovette subire durante il duro e lungo cammino. La sua lettiga, poichè sulle strade non potevano transitare le carrozze, era portata da due muli, e con molta facilità poteva ribaltare, per cui una volta l'abate dovette ringraziare veramente il buon Dio se ne venne fuori sano e salvo.

In un passo del suo libro il Balsamo prorompe così: « La mancanza dei fiumi, la rarità delle popolazioni, e la poca vivezza dell'interno commercio sicuramente minoreranno non poco le bellezze delle nostre provincie; ma cotali mancamenti, e sconvenienze si possono almeno in parte rimuovere, e correggere con raccogliere, e fare un miglior uso dei nostri copiosi rivoli, con dividere e far nascere altre città, terre e villaggi dal quattrocento circa, che di presente ci abbiamo, con distruggere tutti gli ostacoli tra comune e comune del reame, e con ridurre sollecitamente a termine le incominciate strade carrozzabili ».

In realtà queste strade carrozzabili, dette consolari dai Borboni, nel 1819 dovevano ancora iniziarsi; in quell'anno, infatti si emanavano altre disposizioni regie, ma non si dava inizio ai lavori (11).

Su per giù le strade consolari dei Borboni dovevano avere un tracciato simile a quelle delle attuali statali, corrispondente, cioè, al tracciato delle antiche strade romane.

Dall'annessione della Sicilia al regno d'Italia ad oggi è storia troppo recente per essere ricordata in questa nostra breve rassegna storica.



Trazzera nei pressi di Ficuzza (Palermo). La carreggiata è in certo qual modo sistemata con grossi blocchi di pietra; la larghezza, originariamente di circa m. 38, adesso è ridotta a m. 4-5.



Trazzera nei pressi della città di Palermo; anche qui la carreggiata è notevolmente ridotta. Si nota una certa sistemazione della carreggiata; ciò non toglie, però, che nella stagione invernale diventi un pantano, praticabile solo dai muli e dagli armenti.

A questo punto sarà bene fare un cenno su un tipo di rete stradale tutta siciliana, che trova solo riscontro nei « tratturi » del tavoliere delle Puglie: « le trazzere ».

Difficile stabilire quando sorsero questi cammini, i quali in origine dovevano servire esclusivamente per il transito degli armenti, che dalla montagna scendevano in pianura.

La denominazione di trazzera appare la prima volta in un dispaccio viceregio del marchese Caracciolo del 21 aprile 1785, in cui si raccomandava il libero transito del bestiame attraverso esse (12).

Trasformandosi la pastorizia in allevamento stabile, queste trazzere — originariamente larghe 18 canne e due palmi, cioè circa 38 metri — cessarono della loro funzione di vere e proprie strade pascolo e divennero delle strade rurali. Si restrin-

sero, per l'occupazione dei proprietari frontisti, e conservano però anche oggi una notevole importanza, perchè in mancanza di strade vicinali, in Sicilia, esse rappresentano in molte zone l'unica strada di collegamento.

Recentemente si sta cercando di trasformare una buona parte di queste trazzere in strade carrozzabili.

Da quanto è stato fin qui detto si possono trarre delle interessanti conclusioni.

Innanzitutto è da lamentare il fatto che mentre gli studi della viabilità siciliana sono stati molto approfonditi dal Pace fino all'epoca romana, manca uno studio sistematico, profondo, riguardante l'epoca delle dominazioni fino ai nostri giorni (13).

Dal quadro sintetico che ho riportato sulla viabilità della nostra Isola, è da trarre

una conclusione che ci siamo formata, cioè, che in ogni epoca la Sicilia è stata deficiente di strade. È vero che i Saraceni ed i Normanni fecero molto, lasciando delle opere che ancora oggi destano la nostra ammirazione; ma sfortunatamente non sono state opere stradali o comunque attinenti alla viabilità.

Forse ciò è dovuto alle condizioni particolarmente difficili della orografia e delle condizioni geognostiche della Sicilia poco idonee; non bisogna dimenticare però, che i dominatori che si son succeduti nel governo dell'isola, si preoccupavano tutti di rinsaldare il proprio dominio nei grossi centri portuali (Palermo, Catania, Messina, Agrigento etc.) poco o nulla preoccupandosi delle condizioni dell'interno dell'isola.

Giuseppe Tesoriere

Note

(1) La *Tabula Peutingeriana* è una carta, che è stata redatta da un monaco di Colmar nel XII o XIII sec., forse copia di un *Itinerarium pictum* eseguito nel III sec., in cui sono segnate le principali vie dell'orbe terrarum, con indicati i nomi delle località e le distanze in miglia romane (1 miglio = 1480 metri) fra due località successive. — La carta, che si conserva alla Biblioteca Nazionale di Vienna, originariamente era di dodici fogli, dei quali soltanto undici sono arrivati a noi. In questa carta le regioni non conservano la loro forma geografica, ma sono molto appiattite; le strade sono segnate in modo schematico con dei segmenti rettilinei. In ogni caso essa rappresenta uno dei documenti basilari per lo studio della rete stradale nell'antichità. Questa carta piglia il nome di *Peutingeriana*, dal senatore Corrado Peutinger che la ritrovò.

(2) Lo Schmettan fu direttore del Servizio cartografico dell'esercito austriaco, ed eseguì nel 1719-21 la prima carta dell'isola.

(3) La *Geografia Nubiense* non è altro — come è stato dimostrato in epoca moderna — che il trattato di geografia dell'Edrisi, di cui parleremo più diffusamente avanti.

(4) Cfr. nota bibliografica: n. 1 e 27.

(5) Tali notizie mi sono state fornite dal compianto prof. Garufi, che studiò accuratamente le notizie storiche riguardanti la chiesa di Monreale.

(6) Cfr. nota bibliografica: n. 1.

(7) Il Maggiore (bibl. n. 1, cap. VI) ricorda che nei primi anni del 1600 già in Palermo « le carrozze di ogni sorta ascendevano a settecento ».

(8) Per la conoscenza di questa epoca storica sono di basilare importanza gli studi di Michele Amari (cfr. nota bibl. n. 27).

(9) L'opera è scritta dall'Edrisi, dotto arabo, ma è stata preparata, sollecitata, amorevolmente appoggiata da Ruggiero; i dotti arabi infatti la chiamarono il libro di Ruggiero.

(10) Cfr. bibl. n. 26.

(11) Cfr. bibl. n. 12. Il Pasqualino, infatti, dice: « Questo è per le strade consolari lo stato delle cose, dal che si vede, che per far mettere mano ai progettati lavori altro non manca che il permesso di S. M. di eseguire quella di Trapani, simultaneamente con quella per Caltanissetta, e che dall'Erario si paghino realmente le stabilite rate del suo debito... ».

(12) Per maggiori ragguagli su notizie di carattere storico riguardanti le trazzere, cfr. l'articolo di Rumboldt: bibl. n. 36.

(13) Forse questa mancanza è dovuta principalmente alle difficoltà per rintracciare le fonti antiche. Io ho iniziato una simile opera svolgendo principalmente il mio lavoro alla Biblioteca comunale di Palermo, ricca di manoscritti del Settecento e dei primi anni dell'Ottocento; qualche altra cosa ho riscontrato alla Biblioteca Nazionale di Palermo ed alla Biblioteca della Storia Patria, dove mi è stato di grandissimo aiuto il consiglio prezioso del compianto prof. Garufi, eccellentissimo cultore delle antichità siciliane.

Notizie bibliografiche

1. MAGGIORE, *Delle strade antiche e moderne in Sicilia*. Manoscritto comunale Palermo, 2 Qq E 97.
2. AURIA VINCENZO, *Itinerario di Sicilia*. Manoscritto comunale, sec. XVII, in 4 Qq C 46.
In questo manoscritto sono riportati alcuni autori della topografia della Sicilia: Don Simone Pavisti, il quale all'inizio del 1600 pubblicò per primo la topografia della Sicilia; Camillo Camilliani, Ingegnere del regno di Sicilia, il quale scrisse degli Itinerari, e delle fortificazioni; Don Carlo Ventimiglia, visitatore generale delle fortificazioni di Sicilia.
3. *Itinerario per viaggio a farsi dal ricerc di Sicilia nella visita dell'Isola*. Manoscritto comunale del sec. XVII o XVIII, Qq G 53 f. 309.
4. LO FASO PIETRAVANTA DOMENICO, Duca di Seradifaleo, *Quadro delle città, fiumi, monti, laghi, promontori, siti antichi e moderni ed antiche strade di Sicilia per servire di norma alla redazione della carta geografica della Sicilia antica*. Manoscritto comunale del sec. XIX, Qq H 148 n. 2.
5. CAMILLIANI CAMILLO, *Sui libroni di Sicilia*. Manoscritto comunale, Qq f. 101.
6. AIROLDI MORE, ALFONSO, *Urbes et oppida Siciliae sub Romanis*. Manoscritto comunale Palermo del sec. XVIII o XIX, Qq G 75 f. 233.
7. AIROLDI MORE, ALFONSO, *Stato della Sicilia sotto i Greci ed i Cartaginesi*. Manoscritto del secolo XVIII o XIX, Qq F 66 f. 5.
8. D'ANGELO e CIPRIANO, *Stato della Sicilia al tempo del dominio dei Romani, cavato dalle « Ferrerie » di Cicerone*. Manoscritto comunale del sec. XIX, Qq D 208.
9. CANNILLA AB. SALVATORE, *Saggio critico sopra una memoria sulle strade pubbliche della Sicilia di Carmelo Guerra*. Manoscritto del sec. XVIII, Qq H 120 n. 5. Biblioteca Comunale Palermo.
10. EMANUELE e GARTANI (FASO MARIA), *Marchese di Villabianca, Strade antiche e moderne di Sicilia*. Manoscritto comunale di Palermo del secolo XVIII, Qq D 107 f. 345.
11. *Delle strade pubbliche antiche e moderne*. Manoscritto comunale del sec. XVIII, nel vol. segnato, Qq E 99.
12. PASQUALINO FRANCESCO, *Delle strade pubbliche in Sicilia*. Manoscritto Biblioteca Comunale sec. XVIII, 4 Qq D 731. 74.
13. FARELLO TOMMASO, *De rebus siculis decedens duos*. Catania, 1749.
14. GUERRA CARMELO, *Memoria sulle strade pubbliche della Sicilia*. Napoli, 1784.
15. PIERRE GIUSEPPE, *La Sicilia e le sue strade*. Palermo, 1861.

16. BATTAGLIA ARISTIDE, *Le trazzere di Sicilia*. Palermo, 1883. Biblioteca del Museo Nazionale di Palermo, H 32 I.
17. DOLCE FERDINANDO, *Quadro istorico delle antiche strade di Sicilia*. Palermo, 1870.
18. GAROPALO VINCENZO, *Le vie romane in Sicilia*. Napoli, Pierre e Veraldi, 1910.
19. CLUVERIUS PHILIPPUS, *Sicilia antiqua*. Lugduni, Batavorum ex officina Elseviriana, 1658.
20. BEHMER, *Histoire des grands chemins de l'Empire romain*. Paris, 1864.
21. LÉGER, *Les travaux publics au temps des Romains*. Paris, 1875.
22. *Itinerario di Antonio*. Bari, 361.
23. *Tabula Peutingeriana*.
24. *Coenografia dell'anonimo ravennate*.
25. *Geografia di Guidone*.
26. P. BALSAMO, *Giornale del viaggio fatto in Sicilia e particolarmente nella contea di Modica*. Palermo, 1809.
27. MICHELE AMARI, *Storia dei Musulmani in Sicilia*. Ed. Pitrèpolini, Catania, 1933.
28. KITAB AL-MASALIK di Ibn Hurdādhah (citato da M. Amari), *Statistica ufficiale dell'Impero Musulmano*, con le distanze tra i paesi principali, le entrate di ciascuna provincia ed una descrizione sommaria della geografia fisica e civile.
Lo Sprenger (*Die Post-und Reisekarten des Orients*, nelle « Abhandlungen » della Società Orientale di Germania, Leipzig, 1864; vol. III, 3) ha trasportato tali notizie in carte itinerarie.
29. KITAB AL-MASALIK di Ibn Hawqal (citato da M. Amari): contiene una descrizione di Palermo.
30. NUZHAT AL-MUSTAQ di Edrisi (prima metà del XII sec.), citato da M. Amari.
31. HOLM, *Storia della Sicilia nell'antichità*. Dalla bibliografia riportata dal Pace.
32. PANTHY G., *Siciliae antiquae tabula emendata*. Berlino, 1834.
33. WOSSELINE P., *Vetera Romanorum Itineraria*. Amsterdam, 1735.
34. PACE, *Arte e civiltà della Sicilia antica*. Società Ed. Dante Alighieri, 1938.
35. COLUMBA, *Porti della Sicilia*, XI G. 90. Biblioteca comunale Palermo.
36. RUMBOLDT TITO, *I tratturi e le trazzere*. Rivista del Catasto e dei Servizi tecnici centrali, gennaio-febbraio 1941.
37. BOLES B., *Le grandi strade del mondo romano*. Riv. « Le Strade », 1939, n. 4.

Legislazione italiana

Rassegna legislativa, amministrativa e giurisprudenziale, in materia urbanistica

a cura di Francesco Cuccia

1 - Legislazione

Dal 31 agosto 1949, data cui si arrestava la nostra precedente rassegna (v. fasc. n. 2 settembre-ottobre 1949), ad oggi, nessun provvedimento legislativo risulta emanato nel settore urbanistico. Tuttavia, l'attività parlamentare in corso — alla quale, com'è noto, l'opinione pubblica vorrebbe impresso un più celere ritmo — ha raggiunto qualche traguardo apprezzabile. Recentemente, infatti, la Commissione speciale della Camera per la ratifica dei decreti legislativi emanati dal Governo durante il periodo della Costituente ha deliberato di convalidare il D.L. 17 aprile 1948, n. 740, con alcuni emendamenti, fra cui la proroga al 31 dicembre 1950 del termine stabilito dall'art. 9 del decreto medesimo per la concessione, da parte del Ministro dei lavori pubblici, di deroghe alle norme dei regolamenti edilizi e dei piani regolatori, relative alle altezze dei fabbricati ad uso di abitazione. Si tratta di un provvedimento vivamente atteso per rendere possibile, nell'ambito della legalità, lo sviluppo di iniziative, che è augurabile contemperino i bisogni del senza tetto col rispetto del decoro urbanistico.

Ma l'argomento, che attira maggiormente la nostra attenzione, perché destinato ad avere una profonda influenza anche sull'assetto della disciplina urbanistica, è quello relativo alla « costituzione e funzionamento degli organi regionali ». Il relativo disegno di legge, presentato dal Governo sin dal 10 dicembre 1948, è stato emendato in più punti dalla 1^a Commissione permanente della Camera, ed il nuovo testo portato alla discussione dell'Assemblea nelle sedute dei giorni 14, 15, 16, 19, 20 e 21 dicembre scorso.

È noto che l'urbanistica figura fra le materie che l'art. 117 della Costituzione attribuisce alla competenza legislativa delle Regioni (1), subordinatamente, però, ad un duplice limite: che le relative norme si inquadrino nei principi fondamentali stabiliti dalle leggi dello Stato, e che le norme stesse non siano in contrasto con l'interesse nazionale e con quello di altre Regioni. Nei riguardi del primo limite, il criterio-base è fissato dall'art. 9 del testo della Commissione, così concepito: « Il Consiglio regionale non può deliberare sulle materie attribuite alla sua competenza dall'art. 117 della Costituzione se non sono state preventivamente emanate ai sensi della disposizione transitoria IX della Costituzione, le leggi della Repubblica contenenti, singolarmente per ciascuna materia, i principi fondamentali cui

deve attenersi la legislazione regionale (2). E la Commissione, nella sua relazione, così commenta la norma proposta: « È il principio delle leggi-cornici (Rahmengesetze) ossia di leggi emanate dallo Stato per servire come inquadrature di disposizioni particolari adottate dai singoli Stati federali. L'art. 9 non si limita ad affermarne la necessità, ma dispone che ne occorre una per ogni materia, in guisa da escludere che possa considerarsi come legge contenente i principi fondamentali — cui la Regione deve attenersi — una legge dello Stato preesistente all'entrata in vigore dell'ordinamento regionale ». Alla stregua di tali principi, la legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150, dovrebbe essere sostituita da altra che si adegui alla mutata situazione di fatto e di diritto.

Nella discussione svolta alla Camera la norma di cui al menzionato art. 9 fu al centro dei dibattiti, e non è qui il luogo di riferire le disquisizioni giuridiche cui essa diede luogo (3). Può riuscire, invece, interessante accennare alla preoccupazione espressa da qualche oratore, circa l'impossibilità che il Parlamento riesca a confabulare tante leggi quante ce ne vorrebbero per fissare i principi fondamentali in tutte le materie elencate nell'art. 117, tenuto conto che tale ponderoso compito, secondo la disposizione transitoria IX della Costituzione, dovrebbe essere espletato entro tre anni dall'entrata in vigore della Costituzione medesima, e già sono passati due anni senza che nulla sia stato fatto.

La discussione generale sul disegno di legge in parola si è conclusa con l'approvazione dei criteri direttivi ispiratori del progetto, nel testo della Commissione, alla quale è stata deferita la formulazione definitiva dei singoli articoli, eccettuato l'art. 9 e alcuni altri di speciale importanza, sui quali dovrà pronunciarsi l'Assemblea plenaria. La questione rimane così ancora *sub judice*, e quindi occorre attendere che la Camera concluda il dibattito già iniziato, definendo la norma-pilota che dovrà guidare la riforma della legge urbanistica.

Il problema, cui abbiamo accennato, oltre che in Parlamento, è stato pure, contemporaneamente, deliberato, e nei congressi, e sulla stampa, proprio con particolare riguardo all'urbanistica, indice questo della crescente importanza di questa branca di studi e di servizi pubblici. Ci limiteremo a due testimonianze autorevoli.

In occasione della 2^a Assemblea generale dell'Associazione nazionale dei Comuni italiani, tenutasi a Roma nel giugno dello scorso anno, il prof. M. S. Giannini, relatore sul tema dell'autonomia comunale nei rapporti con l'istituzione dell'Ente Regione, volle illustrare il funzionamento del congegno previsto dall'art. 117 della Costituzione e, come termine di riferimento, prese ad esempio l'urbanistica, tracciando il seguente schema: « In termini concreti si tratta di prendere la legge urbanistica del 1942 e le altre leggi che direttamente o indirettamente regolano la materia (disposizioni sulle espropriazioni speciali, sulle opere pubbliche, ecc.) e in una legge della Repubblica italiana stabilire i principi generali propri della materia: a titolo di esempio, come si elaborano i piani regolatori, quelli urbanistici, quelli particolareggiati, come si regolano le espropriazioni, come si disciplinano i comparti edificatori e così via. Spetterà poi alle singole regioni emanare le loro leggi per la materia — e non è escluso che si elaborino alcuni schemi tipici — in esse si terrà conto delle differenze proprie delle varie regioni, per esempio in ordine alla sistemazione delle zone montane, o dei corsi di acqua, o delle zone malariche ». Tutto ciò per la parte propriamente normativa: per quanto attiene, invece, alla parte organizzativa il prof. Giannini propendeva per una soluzione « autogovernativa ». Si dovrebbe, cioè, costituire in sede regionale un ufficio misto, dipendente insieme dallo Stato e dalla regione, il quale si avvarrebbe, quali uffici esecutivi, degli apparati comunali e provinciali. Tale soluzione, secondo il proponente, da un lato, diminuisce l'autonomia politica della Regione, in quanto l'esistenza di un organo burocratico misto tempera l'azione dei dirigenti elettivi che la Regione propone al servizio urbanistico e connette più strettamente l'azione della Regione a quella dello Stato; dall'altro, snellisce notevolmente l'azione e costa assai meno, perché l'ufficio è unico, e può, in pratica, formarsi con la trasformazione di alcuni organi periferici del Ministero dei lavori pubblici. (Le idee del Giannini appaiono meritevoli di considerazione, ma perché la piattaforma statale, da lui ritenuta indispensabile per la parte normativa, non ha una corrispondente integrazione nella parte organizzativa? Se una spropria funzione di direzione e coordinamento è indefettibile, questa non può essere assolta che dallo Stato, e occorre quindi con-

siderarla al vertice dell'organizzazione, secondo l'esempio delle nazioni più progredite nel campo urbanistico).

L'altra testimonianza, cui sopra alludevamo, è quella del prof. L. Sturzo, il quale, in un suo recente articolo su «la potestà legislativa della regione» (in *L'Avvenire d'Italia*, 27 e 28 dicembre 1949) ha toccato anche dell'urbanistica, rilevando che «l'oggetto è assai delicato, e le regioni dovranno essere tecnicamente attrezzate per rispondere bene al nuovo compito». Peraltro, l'A. si è dichiarato contrario all'interpretazione propugnata dalla 1^a Commissione Permanente, di applicare, cioè, l'art. 117 mediante l'emaneazione di «leggi-cornice» per ogni singola materia; ed ha espresso, invece, l'avviso che le Regioni possano senz'altro legiferare, in base ai principi contenuti nelle leggi vigenti, effettuando esse stesse, ove occorra, gli adattamenti necessari.

Se per le Regioni a statuto normale l'esercizio della potestà legislativa in materia urbanistica, come si è visto, è ancora di là

da venire; per le Regioni, invece, godenti di particolare autonomia, sussistono già le condizioni per siffatto esercizio, giacché l'urbanistica è compresa fra le materie che, a norma dei rispettivi statuti, sono attribuite alla competenza esclusiva delle Regioni medesime. Gli è per questo che l'Assemblea regionale siciliana sarà quanto prima in grado di discutere un disegno di legge proposto dall'on. Napoli e contenente «disposizioni in materia urbanistica». Lo scopo del progetto sarebbe quello di porre argine all'attuale disordine edilizio, rendendo, da un lato, più rigorosa la concessione della licenza edilizia, col correlativo inasprimento delle sanzioni, e prescrivendo, dall'altro, l'adozione di un piano regolatore, entro un termine prefisso, per quella «località» che, essendo stata prescelta per l'esecuzione di nuove opere ed impianti, si trovi sprovvista di detto piano. Come vedesi, i problemi qui affrontati attengono ad istituti di carattere fondamentale, e sarà oltremodo interessante seguire le tendenze e i risultati del decentramento legislativo.

2 - Provvedimenti amministrativi

Nel periodo di tempo considerato dalla presente rassegna (settembre 1949 - febbraio 1950) il Ministero dei lavori pubblici ha approvato 13 piani di ricostruzione, e 12 varianti ad altrettanti piani già in vigore. Diamo qui appresso l'elenco dei relativi provvedimenti distintamente per ogni regione:

Liguria: Genova centro, Sampierdarena (D.M. 24-1-1950) - Levante var. (D.M. 9-9-1949).
Emilia: Castel del Rio (D.M. 25-2-1950) - Gremmano (D.M. 14-9-1949) - Parma (D.M. 12-2-1950) - Rialto Bagni (D.M. 20-2-1950).
Toscana: Colle Val d'Elsa, var. (D.M. 20-2-1950) - Dicomano, var. (D.M. 13-12-1949) - Empoli (D.M. 28-2-1950) - S. Croce sull'Arno, var. (D.M. 7-9-1949).
Marche: Pesaro, var. (D.M. 27-12-1949) - Ancona, var. II (D.M. 27-2-1950).
Lazio: Ardea, var. (D.M. 15-10-1949) - Gaeta, var. (D.M. 19-1-1950) - Gaeta, var. (D.M. 7-2-1950) - Civitavecchia, var. (D.M. 13-10-1949).
Abruzzo: Ateleta, var. (D.M. 23-2-1950) - Fara San Martino (D.M. 5-11-1949) - Penne (D.M. 13-2-1950) - Rosello (D.M. 13-12-1949) - Torricella Peligna (D.M. 27-12-1949).
Campania: Alife (D.M. 25-2-1950) - Napoli, var. (D.M. 23-9-1949).
Puglia: Foggia (D.M. 9-10-1949) - Sanvincenzo di Bari (D.M. 12-11-1949).

Fra i piani selenati va particolarmente segnalato quello di Genova, la cui definizione è stata assai laboriosa, anche per il gran numero di opposizioni. In genere, come emerge dalle penetranti inchieste che per conto di questa Rivista viene effettuando l'arch. Sansoni, la buona riuscita dei piani, specie dei centri minori, è ostacolata dalle contrastanti tendenze locali e dalle spiegabile fretta di ricostruire, comunque e dovunque. Ad evitare i lamentati scantonamenti molto potrebbero contribuire le Sezioni urbanistiche ricostituite presso i Provveditorati alle OO. PP.: da parte loro, i Prefetti avrebbero modo d'intervenire efficacemente, avvalendosi della facoltà ad essi consentita dall'art. 4 del D.L. 17 aprile 1948, n. 740, di sospendere quelle costruzioni che sono in contrasto con i piani in corso di approvazione.

Si è detto da alcuni che la legge urbanistica continua a rimanere inoperante. Ciò non è esatto: se è vero che i piani di ricostruzione seguitano a tenere il primo posto, come il mezzo più agile e immediato per sanare le ferite inferte dalla guerra a così numerosi paesi, è tuttavia confortante con-

statore, oltre ad un risveglio nel campo della regolamentazione edilizia (5), le iniziative di diversi Comuni per la presentazione di piani regolatori generali, secondo le norme della legge del 1942. In questi ultimi mesi sono stati approvati con Decreti Presidenziali, su proposta del Ministero dei lavori pubblici, i piani dei Comuni di Abetone (7-2-1950), Cuneo (20-10-1949) e Monza (20-10-1949). Non ha potuto, invece, essere approvato il piano regolatore generale di Napoli, giacché il Consiglio superiore dei LL.PP., dopo esauriente esame, ha espresso il parere che esso debba essere rielaborato. In particolare il predetto Consiglio ha suggerito di integrare detto piano con una più approfondita analisi della situazione regionale, dalla quale dipende, e da uno studio delle sistemazioni urbanistiche al di fuori del territorio amministrativo, ove esistono notevoli gruppi di abitanti.

Un'ulteriore prova della vitalità della legge urbanistica è data anche dal proseguimento dei lavori della Commissione per i piani territoriali di coordinamento (v. la nostra Rassegna nel fasc. luglio-agosto di questa Rivista, pag. 54): la circolare ministeriale pubblicata nel presente numero permette di fare il punto degli studi finora compiuti.

A completamento di questo notiziario amministrativo, crediamo che non sia privo di interesse far menzione del decreto emanato dal Ministero della pubblica Istruzione in data 11 gennaio 1950 (G.U. 23 febbraio detto, n. 45), col quale è stata elencata fra le cose d'interesse pubblico, agli effetti della legge 29 giugno 1939, n. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali, la zona delle sponde del Po, dalla foce del Sangone a quella della Stura, e per la profondità dei viali che fiancheggiano il corso del fiume: ciò allo scopo di proteggere la zona stessa contro eventuali occupazioni con costruzioni di qualsiasi natura che potrebbero offendere l'incomparabile panorama formato dal placido defluire delle acque del fiume e dal verde dei viali che lo fiancheggiano, dal parco del Valentino e dalla collina.

3 - Giurisprudenza

Nella precedente rassegna (v. fasc. luglio-agosto 1949) abbiamo manifestato il nostro dissenso in merito alla decisione n. 783 del 3 dicembre 1949, con la quale la V Sezione del Consiglio di Stato ha affermato che la dichiarazione di indifferibilità ed urgenza sancita dall'art. 7 del Decreto-legge 1° marzo 1945, n. 154, si applica alle sole opere pubbliche particolari comprese nel piano di ricostruzione, ma non all'esecuzione di opere di interesse privato in tale piano previste. In una successiva nota pubblicata nel numero di settembre u. a. della *Rivista amministrativa* (pag. 454) abbiamo dimostrato che la decisione suddetta non ha tenuto presente la ratio del sistema di norme che regola la ricostruzione degli abitati distrutti dalla guerra, per cui è l'esecuzione del piano nella sua interezza che deve considerarsi urgente e indifferibile, indipendentemente dalla natura delle singole opere in esso comprese.

La nostra tesi ha avuto subito l'adesione dell'Avvocatura dello Stato (v. *Rassegna mensile dell'Avvocatura* medesima, ottobre 1949, p. 245), la quale ha colto l'occasione per rilevare che tutto l'istituto della dichiarazione di indifferibilità ed urgenza, con riferimento all'occupazione di urgenza, merita una accurata revisione, in ordine a recenti tendenze della giurisprudenza del Supremo Consesso Amministrativo a restringere eccessivamente i limiti del relativo potere dell'Amministrazione, sia dal punto di vista della causa, sia dal punto di vista della competenza.

Alle medesime conclusioni da noi formulate, sono pure pervenuti, ultimamente, G.R. nell'articolo: *La occupazione d'urgenza nell'esecuzione dei piani di ricostruzione edilizia* (nella rassegna *Città di Milano*, ottobre 1949, p. 147) e l'avv. Carugno nello scritto: *Riflessi sui piani di ricostruzione degli abitati danneggiati dalla guerra* (in *Atque, Bonifiche e Costruzioni* - gennaio 1950, p. 14). Il tema era quanto mai di attualità, e siamo lieti che la segnalazione partita da queste colonne abbia avuto il conforto di autorevoli interpreti.

Francesco Cuccia

(1) Per quanto riguarda le discussioni dell'Assemblea Costituente sull'argomento, ci sia consentito di richiamare il nostro scritto: *Come e perché si giunse alla competenza legislativa della Regione in materia urbanistica*, nella rivista «Costruzione», 1949, I, pag. 13.

(2) Peraltro, il secondo comma dello stesso art. 9 dispone che «con legge della Repubblica può consentirsi di emanare norme legislative per alcune fra tali materie, indipendentemente dall'emanazione della legge di cui al primo comma».

(3) In sostanza si delineano due correnti: l'una favorevole alle proposte della Commissione, nel supposto che gli organi legislativi non potranno iniziare le loro attività se non quando saranno dallo Stato con nuove leggi fissati, di volta in volta, i principi fondamentali per le singole materie; l'altra propensa a dare invece il via alla potestà legislativa della Regione, in considerazione che i principi fondamentali vanno desunti per estrazione dalla legislazione statale vigente, senza che occorra un'esplicita ed apposita enunciazione. Questo contrasto di opinioni si è pure manifestato in dottrina. Cfr. Motta, *La Regione nella Costituzione italiana*, Firenze, 1949, pag. 88 seg. (favorevole alla teoria dei principi fondamentali - norme espresse); Bonini, *Sulla potestà legislativa delle Regioni*, in «Nuova Rassegna», 1948, pag. 813 e seg.; Vigna, *La Regione*, Milano, 1949, pag. 42 (questi due ultimi autori per la teoria dei principi fondamentali - norme inespresse).

(4) Il testo della relazione Giannini è riportato nel supplemento al n. 13, del 1-7-1949, della «Nuova Rassegna», contenente il resoconto dei lavori dell'Assemblea dell'A.N.C.I. (pag. 28 seg.).

(5) Cfr. a questo proposito il nostro scritto *Attualità dei regolamenti edilizi*, in «Corriere dei Costruttori», del 27 ottobre 1949.

La circolare 713 sui piani regionali

Atteggiate i voti del II Congresso di Urbanistica e su specifica proposta della Commissione Interministeriale per il coordinamento dei piani territoriali, la Direzione Generale dell'Urbanistica ha approvato la Circolare n. 713, che, approvata dal Ministro Aldisio, è stata diramata, in data 29 febbraio '50, a tutti i Provveditori alle OO.PP. Essa costituisce una precisa presa di posizione da parte degli organi centrali verso la pianificazione regionale su tutto il territorio e, come tale, non può che riflettere gli urbanisti. Essi si augurano che l'iniziativa ministeriale non vada ora a ritardare o a dissolversi negli organi periferici ma che veramente possa suscitare feconde iniziative di studi. Ed a tale scopo ricordano agli organi centrali e periferici che, perché il seme gettato aligini e fruttifichi, occorre un saldo impegno da parte di tutti: occorre che al centro proseguiva via l'opera di approfondimento degli scopi e degli strumenti della pianificazione regionale, sia l'opera di coordinamento delle iniziative, mentre alla periferia occorre che vengano ovunque scelti scrupolosamente gli uomini più ideali e più preparati e che siano dati ad essi i mezzi adeguati per lavorare. Senza questi fondamentali accorgimenti e senza una continuità di azione il seme sarebbe buttato al vento. E sarebbe gran danno per tutti l'aver giocato maleamente una così grossa carta, che ben difficilmente potrebbe ripresentarsi se la prova dovesse fallire.

G. S.

DIREZIONE GENERALE DELL'URBANISTICA E DELLE OPERE IGIENICHE

Segret. n. 713

*Ai Sigg. Provveditori regionali delle OO. PP.
Loro Sedi*

Oggetto: Piani territoriali di coordinamento.

1 - Necessità di un'organica disciplina urbanistica dopo la fase transitoria dei Piani di ricostruzione: avviamento dei Piani territoriali di coordinamento.

Fin dall'inizio della ripresa, dopo la pausa imposta dalla guerra, questo Ministero si è preoccupato di dare un avviamento concreto alla disciplina urbanistica, sia nell'interesse della ricostruzione nazionale, che ai fini di un sano e razionale indirizzo delle varie attività del Paese.

Come è noto, ai sensi della legge 17 agosto 1942, n. 1150, la disciplina urbanistica viene attuata in tre gradi che, per successive approssimazioni, determinano la configurazione futura degli abitati e delle regioni: come direttiva di orientamento generale agiscono i piani territoriali di coordinamento; quale programmazione urbanistica di massima si sviluppano i piani regolatori comunali generali; mentre lo strumento finale per le realizzazioni concrete è dato dai piani particolari di esecuzione.

Pertanto, attesa l'assoluta necessità di provvedere ai più urgenti lavori di riparazione dei danni bellici, specie nel settore delle abitazioni, fu giocoforza adottare un temperamento che, soddisfacendo le accennate esigenze, non compromettesse il razionale futuro sviluppo degli abitati. Di qui la formula dei « piani di ricostruzione », sancita dal D. L. 1° marzo 1945, n. 154, e, pur con alcune menzole, dimostratisi di pratica efficacia; ma che, per il suo carattere contingente e per essere limitata a zone ristrette, era necessariamente, destinata ad essere sostituita, appena possibile, da misure organiche, secondo i criteri unitari stabiliti dalla legge urbanistica. Ogni iniziativa al riguardo non poteva non prendere le mosse dai piani territoriali di coordinamento, dovendo essi, come si è detto, costituire l'intelaiatura generale dei singoli piani.

2 - I piani territoriali nei rapporti con l'ordinamento regionale.

Che questa fosse la strada giusta da imboccare, è anche confermato da recenti dibattiti ed esperienze.

Merita, soprattutto, di essere qui ricordato il voto del II Congresso nazionale di urbanistica e di edilizia tenutosi in Roma nel giugno del 1948, col quale, rilevata l'incongruenza di un'azione locale e quindi frammentaria, si segnalava la necessità di un'organica, omogenea ed unitaria procedura di formazione dei piani, da svilupparsi dal generale al particolare.

Tale concetto fu sostanzialmente ribadito in occasione della II Assemblea generale dell'Associazione dei comuni italiani (Roma, giugno 1949) dove, discutendosi del contenuto e dei limiti delle autonomie locali, il relatore prof. M. S. Giannini, precisò che la materia urbanistica deve necessariamente essere regolata da leggi generali dello Stato, entro le quali le singole regioni potranno dettare norme speciali che tengano conto delle diversità locali.

Appare, pertanto, indubbio che, mentre gli istituti basilari della legge urbanistica conservano immutato il loro valore, esiste la possibilità di articolare l'ordinamento, adattandolo a quelle che saranno le esigenze e le norme inerenti all'ordinamento regionale. È infatti da tener presente che la competenza legislativa delle Regioni ha carattere concorrente, poiché va esercitata entro i limiti dei principi fondamentali sanciti dalle leggi dello Stato e in modo da non contrastare con gli interessi delle altre Regioni.

3 - Il piano della Regione piemontese come piano sperimentale.

L'opportunità di secondare le iniziative sorte in più Regioni (iniziative che si sono andate sviluppando e premiono per ottenere un riconoscimento ufficiale del loro operato) e la necessità di fissare per tempo principi in questo campo, consigliarono questo Ministero a prendere alcuni provvedimenti intesi ad avviare organicamente gli studi relativi.

Come primo atto si è ritenuto opportuno di porre sotto il patrocinio di questo Ministero, anche a titolo sperimentale, gli studi per il piano territoriale della Regione piemontese, essendo ivi più mature le promesse di carattere tecnico ed organizzativo avviate fin dal 1945.

I risultati finora raggiunti con tali studi stanno a dimostrare, da un lato, quanto sia conveniente un'impostazione organica dei problemi da affrontare, e, dall'altro, come il lavoro di preparazione richieda indagini complesse e lunghe.

A seguito di un'accurata raccolta di elementi e dati statistici e di una approfondita analisi nei diversi settori interessanti la struttura del piano (demografia, agricoltura, industrie, edilizia, comunicazioni, ecc.), è stato possibile delineare un quadro geo-economico della Regione, quale premessa per la definizione del coordinamento urbanistico, la cui urgente necessità è balzata evidente dal confronto delle varie situazioni analizzate. Si è quindi proceduto ad estendere ad altri campi le analisi urbanistiche, pervenendo successivamente a prur in termini precisi il problema generale di indirizzo che dovrà guidare la redazione del piano. Con tale fase si può ritenere pressoché conclusa la prima parte degli studi, cui dovrà ora seguire la seconda, consistente nella compilazione degli elaborati tecnici del piano.

Speciale interesse riveste il tipo di organizzazione adottato per condurre gli studi dianzi accennati. La formazione del Piano piemontese, così come attualmente avviata, è tipica espressione di studio professionale eseguito per conto dello Stato. Infatti, in conformità del parere favorevole espresso dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici, questo Ministero ha conferito apposta incarico ad un gruppo di professionisti che attende a raccogliere tutti i necessari elementi, a stabilire contatti con i vari enti interessati, a coordinare le risultanze delle indagini, ad elaborare le proposte che saranno oggetto di programmazione urbanistica, nonché alla definitiva stesura del piano.

Gli studi vengono svolti sotto l'alta sorveglianza del Provveditore alle OO. PP. per il Piemonte, affiancato da una Commissione consultiva, della quale fanno parte i rappresentanti delle Amministrazioni statali interessate, degli Enti autarchici territoriali e delle principali organizzazioni e associazioni d'interesse pubblico.

4 - Istituzione di una Commissione centrale per lo studio dei problemi connessi ai piani territoriali: primi risultati dei suoi studi.

Se questa prima esperienza poteva servire di base per una osservazione degli impulsi e delle reazioni in sede locale, era, peraltro, necessario assurgere anche ad una chiara visione generale, al fine di impostare, con metodo, l'inquadramento complessivo dei piani di questo tipo.

E' stata, perciò, recentemente istituita presso questa Amministrazione centrale una Commissione composta di funzionari dei vari Ministeri e di esperti, col compito di studiare i problemi inerenti ai piani territoriali di coordinamento ed avviare alle soluzioni più opportune, nel quadro di un piano nazionale.

Dalle discussioni finora svoltesi, si sono venuti delineando taluni criteri generali, dai quali si potranno trarre gli elementi successivi in ordine agli scopi da raggiungere: si accenna brevemente ai più importanti.

A) Carattere dei piani territoriali.

Tale carattere, quale risulta dallo stesso testo della legge urbanistica, è di puro indirizzo programmatico, essenzialmente teso ad inquadrare l'attività urbanistica locale, espressa dai piani regolatori comunali.

E' escluso che i piani territoriali, come tutti i piani urbanistici in generale, debbano comportare uno sviluppo economico pianificato e che, quindi, possano sostituirsi ad iniziative in materia: essi, invece, vanno intesi quali strumenti per lo stimolo e l'avviamento di quelle attività, che riescano più utili all'individuo ed alla collettività. In tal senso, sono ben lungi dall'identificarsi con programmi di opere di pubblico interesse, delle quali va, invece, contemplato il razionale sviluppo in ordine alle esigenze urbanistiche nel loro complesso, per modo che le risorse finanziarie disponibili possano essere utilizzate nel modo più conveniente e non vengano disperse per iniziative frammentarie, talvolta anche in contrasto fra loro.

B) Contenuto dei piani.

Non v'ha dubbio che il contenuto dei piani debba riferirsi agli elementi indicati dall'art. 5 della legge urbanistica: 1. Nella formazione dei piani devono stabilirsi le direttive da seguire nel territorio considerato, in rapporto principalmente: a) alle zone da riservare a speciali destinazioni ed a quelle soggette a speciali vincoli o limitazioni di legge; b) alle località da scegliersi come sede di nuovi nuclei edilizi od impianti di particolare natura ed importanza; c) alla rete delle principali linee di comunicazione stradali, ferroviarie, elettriche, navigabili esistenti ed in programma. Detti elementi vanno, peraltro, riferiti e strettamente collegati al carattere dei piani, inteso questo nel senso sopra precisato, che definisce quindi detti elementi nel loro valore sostanzialmente programmatico e coordinatore.

C) Coordinamento dei piani.

Tale coordinamento non può che discendere dalla definizione completa di un programma unitario, impostato su basi razionali.

Tuttavia, data l'impossibilità pratica di poter giungere rapidamente ad una formulazione del genere, la quale presuppone, d'altronde, un approfondimento delle singole situazioni regionali, e poiché già un notevole lavoro è stato svolto da parte di varie Amministrazioni statali in merito all'elaborazione di programmi su scala nazionale per determinati settori (ferrovie, strade, bonifiche, porti, impianti idro-elettrici, ecc.), converrà che l'inquadramento dei piani territoriali sia fatto tenendo presenti detti programmi, nonché altri che si ritenessero necessari, salvo a stabilire se sia possibile giungere, per loro tramite, ad una efficace azione di coordinamento nella particolare sede regionale.

D) Perimetro dei piani.

Potrebbe dar luogo a qualche incertezza il fatto di limitare i piani agli attuali confini amministrativi delle Regioni, qualora queste non si presentino come unità urbanistiche più o meno nettamente definite.

Peraltro, dovendosi presumere che gli studi per i vari piani si potranno sviluppare parallelamente — ciò che consentirà di valutare adeguatamente le influenze reciproche e gli scambiabili rapporti — converrà assumere, come dato di partenza, l'estensione di territorio corrispondente all'attuale delimitazione amministrativa delle Regioni.

I piani territoriali daranno gli elementi per il coordinamento dei piani regionali nelle zone limitrofe.

5 - Opportunità in via preliminare di valutare le iniziative locali mediante Commissioni consultive regionali.

Nel delibare gli argomenti suaccennati, la Commissione interministeriale ha, peraltro, riconosciuto l'opportunità di procedere con cautela, prima che restino fissati i criteri, specie organizzativi, cui dovrà successivamente essere informato il coordinamento territoriale.

Soprattutto, è emersa la convenienza di valutare la reale consistenza e l'attuale grado di maturità delle iniziative locali, in merito a cui le SS. LL. hanno già avuto occasione di riferire sommariamente, a seguito della richiesta fatta da questo Ministero con circolare in data 15 aprile 1949, n. 1434.

Si ritiene, quindi, doversi condurre una preliminare azione in sede locale, chiamando a raccolta le principali forze interessate all'ordinamento urbanistico regionale, al fine di individuare, valutare e, occorrendo, stimolare le diverse iniziative, in atto o da maturare, e di ricavarne più concreti suggerimenti per una conveniente azione coordinatrice da parte dell'Autorità centrale. In ordine a ciò, sembra di maggior efficacia che l'azione in sede locale venga diretta dal Provveditorato alle OO. PP., sia con l'appoggio delle Sezioni urbanistiche comparimentali, da oltre un anno ormai ricostituite presso i Provveditorati medesimi; sia con l'ausilio di apposite Commissioni consultive per l'organizzazione degli studi del piano territoriale.

In relazione a quanto sopra, è necessario che detta azione venga promossa e condotta rapidamente, e pertanto le SS. LL. vorranno attenersi alle seguenti istruzioni di massima:

a) proseguire, tramite le Sezioni urbanistiche, nell'opera di indagine già iniziata nei riguardi di studi e di proposte generali e particolari, che interessino il coordinamento urbanistico territoriale della Regione;

b) approfondire la consistenza, la portata ed il valore tecnico delle iniziative già segnalate e di quelle altre che si fossero nel frattempo manifestate;

c) costituire la Commissione consultiva regionale, di cui si è fatto cenno, e sottoporre al suo esame le proposte finora avanzate in merito alle impostazioni degli studi per il piano regionale, chiarendo, in tal sede, quale dovrebbe essere la forma più opportuna per avviare tali studi;

d) trovare modo di eccitare altre iniziative, nel caso che quelle esistenti siano insufficienti o troppo lacunose, riferendosi al parere che la Commissione consultiva regionale avrà pure espresso al riguardo;

e) tenere al corrente questo Ministero degli orientamenti che si andranno delineando in seno a ciascuna Commissione regionale, per modo che quella centrale possa seguire il lavoro che nel frattempo si va svolgendo localmente, e possa dare eventuali suggerimenti, allo scopo di rendere più rapido ed efficace il compito assegnato;

f) formulare, in base all'esame generale della situazione ed al parere finale della Commissione consultiva, concrete proposte in merito alla organizzazione generale degli studi ed alle modalità e mezzi per avviare gli studi medesimi, nella prima fase di indagini statistiche e di preparazione ed elaborazione dei dati occorrenti per la compilazione dei piani.

6 - Costituzione delle Commissioni e termine per una prima relazione.

Le SS. LL. sono, pertanto, invitate a costituire immediatamente le Commissioni consultive regionali, di cui al paragrafo precedente, ed a convocarle nel più breve termine, in maniera da poter riferire in merito ai primi orientamenti degli elementi locali entro sessanta giorni dalla data di ricezione della presente.

Per uniformità di criteri si ritiene conveniente che le Commissioni siano costituite, chiamandone a far parte i rappresentanti delle Province, dei Comuni capoluoghi e di quelli che, per la loro entità demografica o per il loro sviluppo economico, in atto o prevedibile, abbiano parte preminente nella vita della Regione; delle principali organizzazioni sindacali dell'industria, del commercio, dell'agricoltura, delle professioni e del lavoro ed Enti collaterali a carattere pubblico, nonché degli Enti turistici. S'intende che, ove del caso, alle Commissioni potranno essere aggregati studiosi e rappresentanti di Enti che abbiano già approfondito l'argomento da un punto di vista generale.

Si prega di accusare ricezione della presente.

Il Ministro
/to ALDISIO

Roma, 20 febbraio 1950.

Legislazione estera

Argentina - La lottizzazione delle aree.

L'Argentina non ha vere e proprie leggi urbanistiche, e ciò sta in contrasto con il fatto che abbia buoni urbanisti i quali, specialmente in questi ultimi dieci anni, hanno, con energia, impostato progetti e auspicato un coordinamento delle attività urbanistiche. Che essi abbiano dovuto per lo più lottare senza successo non è difficile immaginare, se si pensa alla difficoltà di far entrare in vigore un piano là dove esistono leggi adeguate. Il primo grande successo che essi possono oggi registrare è la costituzione dell'ufficio speciale e temporaneo per il piano regolatore di Buenos Aires; questo ufficio, al quale partecipano molti professionisti, ha già condotto gli studi a uno stadio avanzato. Illustreremo il loro lavoro nei prossimi numeri.

Oggi abbiamo sul tavolo un decreto pubblicato lo scorso mese di ottobre a La Plata, dal governo della provincia di Buenos Aires. Il decreto apporta modifiche sostanziali alle norme per la lottizzazione che hanno vigore nel territorio della provincia di Buenos Aires e che sono servite come modello a tutto il paese.

Prima di riportare la traduzione del decreto è necessario dare alcuni chiarimenti sulle cause che, appare evidente, lo hanno provocato.

Un esempio è un paragono: il compratore piccolo lotti di terreno in zone disabitate corrisponde un po' qui al compratore due o tre azioni di società poco accreditate in una Borsa europea. Comprare un lotto in pieno centro di Buenos Aires corrisponde invece a metter le mani su un buon pacco di Sme o Montecatini. Esiste infatti qui una mentalità diffusissima di speculazione sui terreni, che trova in Europa il suo corrispondente nel gioco che si fa sui titoli nelle Borse valori.

Poche le differenze: anche in questo campo esistono gli speculatori accorti che fanno buone, laute e frequenti operazioni, esistono i piccoli speculatori e gli illusi che giocano, con poco e male, e molto spesso restano delusi e si rimettono del loro. Quando i lotti sono di dimensioni minime, mal ubicati e venduti a 120 rate mensili, l'acquirente può semplicemente avere l'animo del compratore abituale di biglietti delle lotterie (qui se ne estraggono almeno 10 per settimana).

L'europeo che giunge a Buenos Aires non può fare a meno di notare la grande pubblicità che si fa con i manifesti a colori più attraenti, alle nuove aree disponibili in quartieri residenziali, zone turistiche marine e montane dai nomi suggestivi e insistenti su qualsiasi carta, sia pure la più recente del *Automobil Club* che gode in questo campo di ottima reputazione.

Una prima grande sorpresa, a chi si sofferma a leggere i manifesti pubblicitari, è causata dal constatare che i lotti messi in vendita spesso sono in numero superiore ai 2000, a volte raggiungono i 5000 e persino i 10.000. Siccome i terreni si vendono per lo più all'asta pubblica, non si riesce dapprima a spiegare come quel personaggio caratteristico di qui che è il *público martillero* (ci hanno spiegato che è l'ufficiale venditore nelle aste) possa sgolarsi per cinquecento o mille ore per vendere le proprietà che gli si affidano e come il pubblico abbia tanto tempo per assistere o aspettare il suo turno. Ma il mito scompare quando si va da uno di questi *rematadores* e si entra in grandi uffici organizzati con nugoli di impiegati, con sale di proiezione cinematografiche, dove l'acqui-

rente può prendere visione del documentario che riguarda le sue future proprietà.

Insomma si può concludere che l'organizzazione che esiste attorno alla speculazione dei terreni qui è più imponente e frammentata di quella che esiste attorno alle Borse valori europee.

I lotti si vendono per lo più a rate, per ogni lotto si fa un contratto in duplice copia e all'acquirente viene consegnato insieme al contratto, un libretto con tanti formulari per ricevere quante sono le quote mensili che dovrà pagare; ogni mese gli si attesterà in quelle ricevute la diminuzione del suo debito, previo pagamento della quota. Queste operazioni mensili si fanno a volte per cifre molto modeste (due o tre mila lire). Tutto il segreto sta nel poter moltiplicare tale operazione per 500 o 5000, e molti speculatori ci riescono.

Non occorrerà spendere molte parole per far comprendere al lettore che spesso vengono messe in vendita, come aree fabbricabili, ampie zone di pampas o steppe nelle quali chi sa quando potranno sorgere quartieri residenziali di qualsiasi carattere.

Molte volte l'urbanista constata che sarà un gran bene se ciò non avverrà mai, specialmente secondo il piano di frazionamento per vendita all'asta che si è progettato. Le dimensioni dei lotti selguiti, molto spesso di 10 m. di fronte per 50 o 70 di profondità, conduce a un frazionamento deplorevole, derivato dalla collaborazione del sistema tradizionale a quadricola di 100-150 m. di lato con l'aspirazione al massimo guadagno da parte dello speculatore.

Le norme pure subdivisioni de tierras, che avevano vigore nella provincia di Buenos Aires, sono abbastanza dettagliate ma altrettanto inefficaci ai nostri giorni perché modellate sul sistema a quadricola del tempo coloniale e troppo schematiche e rudimentali nelle enunciazioni generali, troppo pericolose infine per lo sviluppo delle città esistenti che vengono a crescere indiscriminatamente in due direzioni ortogonali e verso quattro fasce indefinite.

Il recentissimo decreto 21891 del Governo della provincia di Buenos Aires, assume perciò particolare valore sopra tutto come sintomo di quel risveglio di interesse da parte delle autorità per i problemi urbanistici che si può pensare sia destinato a condurre a più concrete leggi urbanistiche.

La Plata, 23 settembre 1949

DECRETO 21891

Considerando

che lo straordinario incremento raggiunto dalla suddivisione della terra a causa di lottizzazioni di tipo urbano, costituisce un fenomeno di pubblico dominio, che dà origine a problemi di natura diversa, tali da poter essere impostati e risolti dal pubblico potere;

che il febbrile processo di parcellamento a vendita di piccole frazioni, vencolato con la scarsità di abitazioni favorisce l'azione di speculatori e determina fenomeni di inflazione la cui conseguenza si ripercuote principalmente sui settori più modesti della popolazione;

che è dovere del Governo orientare tutta la attività il cui sviluppo possa giungere a compromettere il benessere generale;

che a tale effetto è necessario adottare misure

tendenti a condizionare tutta la suddivisione delle aree alle necessità comuni dei nuovi abitanti che in esse si vengono a stabilire, tenendo inoltre nel debito conto, come stabilisce la Costituzione Nazionale, che la proprietà privata deve assolvere una funzione sociale sottostando agli obblighi che per il bene della collettività sia necessario imporre.

Il Potere Esecutivo decreta:

1. Le suddivisioni di aree che si effettuino per dar vita a nuovi nuclei urbani, quartieri-parco, lottizzazioni fine settimana, così come le ampliamenti dei già esistenti o le loro modificazioni, dovranno rispondere ai seguenti requisiti:

a) Si classificherà come «manzana» urbana ogni unità circondata da strade i cui lati abbiano 150 m. come massimo e 60 m. come minimo. Superando i 150 m. senza che la superficie ecceda i 5 ettari, si denominerà «manzita», integrando un quartiere-parco o di lottizzazione fine di settimana, con proibizione di apportare in questi modificazioni ulteriori che possano alterare il carattere del medesimo. Nel caso in cui non rispondano a queste condizioni, le aree saranno, a seconda delle loro caratteristiche, considerate poderi o orti;

b) nelle zone urbane saranno permessi lotti con un fronte minimo di 10 m. su strada, solo se nelle immediate vicinanze, in un raggio di 400 m., i lotti edificati, prendendo in considerazione almeno tre «manzanas», raggiungano il 50% degli esistenti; nel caso in cui la edificazione esistente non raggiunga tale limite, i fronti su strada di ogni lotto non potranno essere inferiori a 20 m.;

c) la larghezza minima delle strade comuni sarà di 15 m. e quella delle «avenidas» e delle strade laterali alle linee ferrate sarà di 20 m.;

d) in ogni frazionamento di più di 15 «manzanas» o di manzita fine settimana, si dovrà effettuare l'analisi delle acque sotterranee e superficiali per stabilire la loro potabilità;

e) per ogni frazionamento di più di 15 «manzanas» o manzita fine settimana, si dovrà realizzare il rilievo altimetrico che si riferirà alla livellazione generale; all'atto delle strade, ai ponti, a tutti gli altri elementi che ne permettano la successiva identificazione. Non sarà permesso ricavare lotti urbani nelle zone che siano ritenute inondabili;

f) l'ottemperanza di quanto stabilito nei punti d) e e) potrà soffrire deroghe in quei casi in cui le Direzioni competenti lo riterranno necessario;

g) quando la lottizzazione da origine a più di quattro «manzanas», si dovrà riservare all'uso pubblico una superficie equivalente all'11 1/2% della superficie frazionata in lotti. Inoltre per ogni 40 «manzanas», o frazione maggiore di 15, si dovrà lasciare una da destinare a piazza pubblica;

h) in quelle suddivisioni nelle quali le parti lottizzate non raggiungono i limiti stabiliti, perché si lascino aree inedite, le disposizioni stabilite negli articoli precedenti saranno applicate considerando la superficie totale della proprietà;

i) le planimetrie che vengono pubblicate per propaganda di vendite all'atto dei terreni, dovranno essere copia fedele di quelle approvate dalla Direzione di Geodesia, e dovranno figurare in esse il numero, data di approvazione,

e nome del professionista. Gli elementi caratteristici della zona che si rappresenta nella pubblicità dovranno mantenere tra di loro le proporzioni corrispondenti alla realtà;

3) nei casi di suddivisioni parziali del bene di uno stesso proprietario, o di parti di esso vendute da meno di tre anni, si considererà la superficie originale ai fini dell'applicazione delle presenti disposizioni.

2. Entro il termine di 30 giorni, la Direzione di Geodesia, con la consulenza delle Direzioni di Idraulica, Pavimentazione, Comunicazioni e Sanità, per quanto di loro rispettiva competenza, alverranno su progetto di regolamento del presente decreto.

3. Si comunichi ecc.

ft. R. Mercante

Le considerazioni del preambolo danno chiaramente a comprendere che scopo principale di questo decreto è quello di porre un freno alla speculazione privata; freno che, senza l'appoggio di leggi che impongano e diano valore ai piani regolatori, senza una pianificazione regionale e locale, ovviamente ha limitato campo e si può concretare soltanto attraverso alcune norme generali. In complesso però contiene alcune enunciazioni e limitazioni che, esaminate in un quadro di transitorietà, cioè pensando che debbano avere vigore fin tanto che non si sia dato assetto a più ampie concrete leggi organiche innovatrici, possono avere l'efficacia preventiva di antidoto per i mali maggiori. Sotto questo riguardo appare efficace per esempio la limitazione del punto b) che è destinata a impedire il frazionamento in lotti con fronte minore di 20 m. delle zone fuori dell'abitato vero e proprio. Il limite di 15 m. stabilito in tutta la fascia atlantica colpisce direttamente la più attiva speculazione di questi ultimi tempi, germogliata, con la rapidità caratteristica di tutte le manifestazioni di questo vitalissimo e sensibile paese, sull'incremento turistico delle stazioni balneari di quel litorale (parecchie centinaia di chilometri).

Il richiamo all'articolo 1) che potrebbe sembrare di scarsa importanza al lettore europeo, era necessario perché molto spesso le pianificazioni della pubblicità per le aree vengono confezionate, con rara abilità, in modo da far apparire molto più prossima la zona lottizzata a grandi centri abitati o a grandi linee di comunicazioni; non infrequente il caso di grandi strade tracciate nei piani e che non esistono ancora nella realtà o sono semplici tramuri. Se si considerano le grandi distanze qui esistenti e l'ottimismo costume di compiere lotti senza conoscere l'ubicazione, oltre a comprendere l'importanza di queste poche norme, si comprenderà facilmente quanto sia necessario aspirare in Argentina una legislazione di pianificazione regionale e nazionale. Poche nazioni presentano un panorama tanto favorevole come questo a una pianificazione regionale: per risorse naturali, per estensione del territorio, per facilità di individuazione i grandi comprensori organici, perché infine pochi sono i fattori che possono pregiudicare lo sviluppo organico dei piani. Se fino ad oggi la maggior parte degli argentini e degli stranieri hanno individuato i problemi dell'Argentina con quelli di Buenos Aires o della sua provincia, non può essere lontano il giorno in cui si potrà l'esigenza del decentramento (una capitale che raccoglie un quarto della intera popolazione del suo territorio che raggiunge i 2.800.000 Kmq.).

Ma queste sono considerazioni che potranno essere approfondite in uno dei prossimi numeri. Quello che ci interessa rilevare oggi è che, là dove si è sentita la necessità di correre ai ripari con una legge di pronto soccorso, enunciando sani principi di urbanistica, deve esistere chi possa efficacemente auspicare quelle più generali e concrete leggi organiche che permetteranno agli urbanisti argentini di affrontare con successo i problemi, suggestivi e inediti, relativi alla pianificazione nazionale e regionale del loro immenso territorio.

Cino Calcinprua

Notiziario estero

Inghilterra

Durante lo scorso anno gli argomenti che più hanno interessato gli urbanisti e tenuto desto l'interesse del pubblico sono stati la lotta contro l'urbanesimo e le applicazioni della nuova legge urbanistica.

L'interesse dei tecnici e del pubblico ha continuato a concentrarsi sulla costruzione delle nuove città e su quelle città del sud dell'Inghilterra che devono essere ampliate allo scopo di assorbire, secondo il piano previsto, i due milioni e mezzo di popolazione in eccesso sull'area sovrappollata di Londra.

Purtroppo l'afflusso di persone verso Londra è continuato ininterrotto dalla fine della guerra in poi, si calcola che ben tre milioni di persone siano affluite in Londra dal 1945, né si è ancora trovato il modo di contenere questa tendenza e si ritiene che il migliore mezzo per porvi freno sia quello di accelerare la costruzione di servizi pubblici, fabbriche e case nelle città nuove e in fase di ampliamento.

Il Ministero dell'Urbanistica ha a tale scopo pubblicato una circolare a tutte le Amministrazioni locali dove deve aver luogo l'ampliamento, per stabilirne le modalità. Per provvedere al decentramento dell'industria e della mano d'opera, Londra è stata suddivisa radialmente in « settori » amministrati da speciali enti che regolano l'afflusso e il deflusso con le zone interessate. Dovranno a tal fine essere redatti elenchi di industrie e della mano d'opera comune e specializzata con l'indicazione di chi è pronto al trasferimento. Le disposizioni impartite per l'attuazione del piano sono essenzialmente pratiche e si avverte che nell'impostazione generale non è stato esaurientemente esaminato nella sua completezza il quadro generale dei costi di attuazione, di chi pagherà per essa e, ciò che è della massima importanza, se case e fabbriche potranno essere costruite entro un limite di tempo ragionevole, ad esempio venti anni, quando sono già in corso i giganteschi programmi di lavori pubblici comprendenti centrali elettriche, ampliamenti ferroviari, autostrade, opere di miglioramento delle fognature, fabbriche per l'esportazione, ecc.

Molti pensano che non si possa sostenere un aumento dell'attuale già grave onere fiscale (40% dell'entrata nazionale) e che le tasse e l'alto costo della vita non siano tra le ultime cause della bassissima produzione dell'industria edilizia. A meno che questa produzione non sia fortemente migliorata, è dubbio che i grandiosi progetti nazionali di costruzione possano essere completamente realizzati.

Il pubblico in genere e le classi professionali sono state inoltre occupate, nello scorso anno, nel tentativo di comprendere lo spirito della legge urbanistica del 1947, ed è

molto chiaro ormai che la fretta con la quale la legge è stata passata in Parlamento dal Governo socialista, ha avuto un effetto deleterio sullo sviluppo edilizio generale ed ha raffreddato ogni specie di iniziativa. Molti emendamenti e semplificazioni saranno necessari prima che la legge possa agire in modo soddisfacente ed i cambiamenti sono tali da non sembrare possibili senza un mutamento di Governo.

Le difficoltà che si presentano risiedono anzitutto nell'inconsistenza della valutazione degli oneri di trasformazione d'uso dei terreni e degli edifici non essendo finora un regolamento che dia indicazioni in merito; ad esempio una stessa casa di nuova costruzione incorre in un onere per trasformazione d'uso che varia da 25 a 175 £. in un intervallo di cento miglia.

Spesso l'onere è così forte che il promotore decide di non costruire affatto. La questione può essere grave se il promotore è un industriale sollecitato come tale dalla Camera di commercio ad aumentare la sua produzione per l'esportazione. Si corre il rischio che gli oneri per la trasformazione d'uso diventino una semplice tassa, con i conseguenti risultati restrittivi.

La legge comporta altri pericoli: pericolo di interpretazione troppo limitata e rigida da parte dei funzionari urbanistici di tutto il Paese che hanno poche possibilità di riunirsi per concordare una metodologia comune. Il Ministero ha annunciato di recente che in seguito ad appello degli interessati di trasformazioni d'uso ed a pubbliche inchieste è stato necessario revocare le decisioni delle autorità locali di pianificazione nella misura di cinque ogni otto rifiuti.

Comunque, qualcuna delle nuove città sta progredendo molto bene. Nel caso di Harlow sono in corso contratti per il valore di circa un milione di £. di lavori pubblici, case e fabbriche. A Crawley alcune fabbriche sono già state costruite e sono in efficienza.

È interessante confrontare il progresso della Gran Bretagna con quello del Sud Africa, dove ho da poco fatto un giro di conferenze. In Gran Bretagna siamo favorevolmente fiduciosi che dopo quattro anni di parole e di trattative le città, una volta costruite, saranno soddisfacenti; e però d'altro lato l'opera edilizia portata a compimento è molto esigua. Nel Sud Africa ho visitato due nuove città industriali di Van der Byl e Welton che sono state costruite in soli tre anni ed ospitano parecchie migliaia di persone che producono attivamente oro e acciaio, là dove tre anni fa non vi era che un'arida landa; d'altra parte il loro piano regolatore è spaventoso.

Sono questi i due estremi.

Anthony Chitty

Messico

La regione della Valle del Messico.

Dopo una larga campagna di propaganda tecnica si è giunti alla formazione ufficiale di una commissione che prepara lo studio integrale della Valle del Messico.

Vi è da notare che questa conca idrografica inesattamente chiamata valle con una superficie di 8000 ettari nella cui zona più meridionale è situata la Città di Messico, capitale del Paese, è politicamente suddivisa: nella circoscrizione amministrativa propria della città di Messico, in un distretto federale e in frammenti degli Stati di Messico e di Hidalgo, il che è fonte di molte complicazioni burocratiche ed amministrative.

Scopo della commissione è di coordinare organicamente le attività ufficiali relative alla conca e di centralizzare i progetti e le soluzioni nell'Ufficio Federale del Piano Regolatore la cui funzione finora era stata puramente urbana.

Galleria fra due città.

La piccola città di Cuernavaca, capitale dello Stato di Morelos, si trova a circa cento chilometri a sud della Città di Messico, al di là dell'importante catena montana che circonda la valle in questa zona. Per la relativa prossimità alla capitale e per la bellezza della strada che ad essa la collega, la graziosa e semi-tropicale cittadina di Cuernavaca è venuta a trasformarsi negli anni in un sobborgo di riposo e di ricreazione della capitale ed in una stazione di passaggio verso il porto turistico di Acapulco, situato sulla costa del Pacifico a poco più di 400 chilometri a sud della Città di Messico.

Allo scopo di accorciare considerevolmente la distanza fra Messico e Cuernavaca e di ridurre di conseguenza ad un minimo il tempo del viaggio su strada si stanno facendo studi tecnici per costruire una galleria di 40 chilometri sotto la collina che si interpone tra le due città, studiando al tempo stesso i legami tra questa galleria e il sistema viario delle due città. Dopo le esperienze fatte dai tecnici messicani nella perforazione del nuovo acquedotto sotterraneo lungo più di 14 chilometri che condurrà prossimamente acqua potabile alla Città di Messico, si ritiene perfettamente eseguibile l'impresa della galleria stradale.

Una nuova città.

La costruzione, già iniziata di un bacino internazionale di estrema importanza alla frontiera nord del Paese, a cavallo dell'alveo del Rio Bravo, che serve da confine, per una gran parte del suo corso, con gli Stati Uniti d'America, provocherà in breve la formazione di una città di frontiera e rivierasca con caratteristiche portuali, sulle rive del lago artificiale di 48.000 ettari formato dal nuovo bacino. Questa città, che ne sostituirà una destinata a sparire sotto il serbatoio, è stata progettata come un organismo radicalmente nuovo ed il suo progetto è stato già presentato dal suo autore, l'architetto Guglielmo Russell alla Segreteria delle Risorse Idrauliche. Si ritiene che la città potrà ospitare una popolazione di circa 10.000 abitanti e che costituirà la capitale della regione agricola, zootecnica, industriale e turistica che sorgerà per effetto della realizzazione del bacino.

Nauricio Gómez Mayorga

U. S. A.

Nel mese di ottobre scorso, si è tenuta a Cleveland (Ohio) la conferenza nazionale della Società Americana dei Funzionari di Urbanistica (ASPO) in cooperazione con l'Istituto Americano di Urbanistica (AIP).

La differenza tra le due società professionali di urbanisti, è di origine storica. La ASPO è sorta allo scopo di sottolineare l'attività degli urbanisti impiegati direttamente dalle città americane, mentre la AIP tutela e pone in evidenza l'opera dei cosiddetti «consulenti di urbanistica», che nella pratica privata sovente sono pure architetti paesaggisti o ingegneri civili.

La legislazione di abitazione recentemente approvata, ha autorizzato un programma nazionale di sgombero e di trasformazione urbana che obbliga gli urbanisti municipali ad affrontare il problema dell'abitazione più seriamente di quanto non abbiano fatto finora.

Warren J. Winton, Commissario della Amministrazione pubblica per l'abitazione, ha compiuto un notevole sforzo per riempire questa lacuna promettendo l'abolizione della «richiesta federale in base alla quale la densità delle abitazioni sovvenzionate veniva determinata sulle basi del prezzo per mq. pagato per i loro terreni». Presumibilmente ciò significherebbe dare meno importanza agli edifici alti del genere divenuto particolarmente comune dalla guerra in poi, sotto la pressione degli alti costi dell'edilizia. Rimane a vedersi con quale energia il governo federale si opporrà agli appartamenti al 13° piano con ascensore, progettati in numero sempre crescente nelle varie città.

Nella sezione dedicata alla trasformazione urbana, Edmund N. Bacon direttore esecutivo della Commissione Urbanistica di Filadelfia, ha esposto una relazione oltremodo sensata, sulla sollecitudine dimostrata dagli urbanisti di tale città per una «dinamica sociale» della popolazione degli elumi.

Questo argomento era stato ampiamente ribattuto nella conferenza di Chicago per la trasformazione urbana nel giugno 1948 e nelle conferenze di Haverford, della primavera scorsa sulle neighbourhood. Il punto di vista di Bacon riflette i grandi progressi della sociologia dell'urbanistica che ha caratterizzato gli ultimi dieci o quindici anni e tende ad arricchire il corpo degli urbanisti, fin qui composto esclusivamente di «urbanisti territoriali» con uomini e donne provenienti dall'economia, dalla sociologia, da altre scienze sociali e dalle pubbliche amministrazioni. Il rinnovato interesse nelle basi sociologiche dell'urbanistica, dovuto in parte notevole agli studi dell'Ente Federale per la Pianificazione delle Risorse Nazionali, ha portato a concentrare l'attenzione sull'unità di neighbourhood, che probabilmente rappresenta il contributo più notevole dato dal nostro Paese alla teoria internazionale urbanistica.

Dopo aver rappresentato un dogma indiscusso per circa un quarto di secolo, dacché fu formulata da Clarence Arthur Perry nel New York Regional Plan, l'unità di neighbourhood è stata gravemente attaccata dall'urbanista municipale Reginald Isaac e da altri per gli abusi commessi in suo nome, specialmente per la segregazione razziale, la stratificazione economica e altri inconvenienti propugnati col pretesto dell'omogeneità.

L'argomentazione di Bacon ha toccato il vivo nel problema della ricostruzione delle zone più antiche delle città americane, molte delle quali sono un mosaico di edifici parzialmente deteriorati e altri strutturalmente sani. Egli si è schierato contro la demolizione completa, non per l'alto costo della demolizione totale o altre considera-

zioni di ordine puramente tecnico, ma perché si è dichiarato convinto dell'importanza di preservare la loro continuità storica e la loro influenza formativa nella vita della neighbourhood, nonché per il desiderio di conglobare nella ricostruzione della comunità le forze sociali costruttive latenti nella neighbourhood, che sarebbero distrutte in una qualunque operazione di sgombero totale. Egli invita a tal scopo gli urbanisti a riconoscere e tener conto dei fattori socio-psicologici individuali e collettivi rappresentati dalle chiese, dai club e da altri enti istituzionali.

Dichiarazioni di questo genere mostrano uno dei lati per i quali l'urbanistica in questa nazione ancor giovane, sta diventando matura. Non è privo di significato il fatto che Bacon sia un architetto ancora al disotto dei quarant'anni, educato sotto Eliel Saarinen a Cranbrook e che ha passato lunghi mesi di studio attento ed amoroso nelle antiche città della Cina e dell'Egitto. Il suo punto di vista è del tutto diverso da quello di altri, ancora attivi alle professioni urbanistiche che propugnano la «piazza pulita» e le cui realizzazioni caratteristiche sono le comunità suburbane e nuove città, che ancora tendono a riflettere (realizzandoli o no) i valori predominanti di una civiltà pionieristica i cui confini continuano ad essere in movimento.

Né è privo di significato il fatto che Bacon viva a Filadelfia, una delle nostre città più antiche e ricche di ricordi storici, pur essendo una delle nostre città più vaste, nella quale l'atmosfera del passato è sentita ovunque.

Mezzo bilione di dollari sotto forma di sussidi da parte del governo nazionale è ora a disposizione delle città americane per la trasformazione urbana, è questa la loro più grande occasione nel campo urbanistico. Quando gli urbanisti municipali cominceranno a pensare a come dovrà essere speso opportunamente questo denaro dovranno riconoscere che mai prima d'ora le loro idee e realizzazioni sono state messe alla prova come in questo momento.

La trasformazione urbana, benché ancora strettamente legata all'abitazione, è diventata il principale «braccio d'azione» del movimento urbanistico.

E forse è caratteristico il fatto che i più giovani urbanisti abbiano posto il quesito più imbarazzante: «Abbiamo una politica di pianificazione nazionale?»

Il governo federale nel momento in cui ha un pegno di più di 15 bilioni di proprietà immobiliare urbana, ipoteche e assicurazioni d'ipoteca potrà permettersi di non interessarsi alle correnti fondamentali urbane?

Che cosa si farà nei riguardi della dispersione industriale, nella decentralizzazione metropolitana, della pianificazione regionale, dei piani interregionali e di grandi comunicazioni e delle comunicazioni dirette attraverso alla nostra città?

Che si farà per la difesa nazionale contro le armi nuove per quanto riguarda l'organizzazione industriale e la dispersione della popolazione attualmente fortemente concentrata? Riprenderemo il lavoro dell'Ente di Pianificazione delle Risorse Nazionali?

Le risposte a tali questioni non sono facili e non sono certo pronte, ma si rimane con l'impressione che una nazione i cui tre quarti della popolazione vive ora nella città, non potrà più a lungo evitare la necessità di avere una politica positiva di pianificazione urbana con leggi appropriate e con l'ingranaggio amministrativo necessario per attuarla. Il futuro immediato vedrà una grande evoluzione in questo senso.

Frederick Guthrie



Sono indicati i confini della repubblica di Israele. I punti indicano nuove colonie

Israel

Con il sorgere della Repubblica d'Israele, si è presentata la necessità della pianificazione organica dell'intero territorio nazionale. Essa è stata affrontata dai seguenti organismi:

1. Ufficio governativo per la pianificazione, alle dipendenze della Presidenza del Consiglio dei Ministri.
2. Ministero dei Lavori pubblici.
3. Ministero dell'Agricoltura.
4. Sochnuth Ha-yehudith (Agenzia ebraica).
5. Keren Kayemeth Le-Israel (Fondo nazionale ebraico).
6. Keren Ha-yemod (Fondo di ricostruzione).
7. Enti locali.

Tale pianificazione deve soddisfare esigenze demografiche, sociali, tecniche, economiche.

Esigenze demografiche.

Le esigenze demografiche risaltano in maniera lampante, quando si pensi al considerevole aumento di popolazione verificatosi in brevissimo tempo sulla superficie totale dello Stato, valutata a circa 21.500.000 dunam, ossia Km² 21.500 circa (perché un dunam corrisponde a m.² 1000), di cui però solo una piccola percentuale è colonizzata.

La popolazione israeliana, che ammontava a circa 750.000 abitanti alla data della proclamazione dello Stato (14 maggio 1948), aumentava fino a raggiungere 1.030.000 abitanti il 15 maggio 1949. Si era determinato, quindi, un incremento di popolazione nella misura del 40% nello spazio di un anno!

Tale incremento è stato provocato, per la maggior parte, dal forte flusso dell'immigrazione ebraica, e, per una piccola parte, dal

ritorno di un'aliquota di arabi che erano emigrati allo scadere del Mandato britannico.

L'incessante flusso dell'immigrazione ha fatto sì che nel novembre 1949 la sola popolazione ebraica era ascesa a un milione di unità.

Alla stessa data la popolazione del Comune di Tel-Aviv (il più popoloso di tutto Israele) superava già i 300.000 abitanti. Giova osservare che circa i due terzi degli abitanti di Tel-Aviv risiedono nel nucleo urbano omonimo (creato appena quaranta anni fa) e il rimanente risiede in nuclei urbani aggregati, come l'ex-città di Yafa (Gialfa).

Altre città israeliane, la cui popolazione supera i centomila abitanti, sono la capitale Yerushalaim (Gerusalemme) e il principale porto della Repubblica, Haifa.

Città con popolazione superiore ai diecimila abitanti sono: Zfad (Safed), Nazareth (Nazaret), Tiberya (Tiberiade), Acco (Acri), Afule (Affula), Hedera, Nathanya, Petah-Tikva, Rehovoth, Ramle, Lud (Lidda), Beer-Sheba.

Vi sono poi i sobborghi delle maggiori città, i piccoli centri urbani isolati, i villaggi rurali cooperativi (*mesharim* e *moshavot*), le colonie rurali collettive (*kibbutzim* e *Levutzot*), tutti con caratteristiche costruttive e funzionali assai tipiche, che verranno illustrate in seguito.

Esigenze sociali, tecniche ed economiche.

Le esigenze sociali consistono nella necessità di sistemare l'enorme corrente degli immigranti in condizioni confortevoli di vita e di lavoro.

Le esigenze tecniche ed economiche sono connesse allo sviluppo del Paese.

Alla fine del secolo scorso, ossia agli inizi della colonizzazione ebraica, le vie e i mezzi di comunicazione erano assai scarsi, i servizi pubblici erano inadeguati e limitati comunque a pochi centri urbani, gli impianti industriali erano inesistenti, l'economia era prevalentemente pastorale e artigianale, l'agricoltura era praticata solo in alcune zone collinose, le vallate erano acquitrinose e malariche, la fascia costiera era coperta di dune di sabbia, vaste zone erano brulle o desertiche.

Alla vigilia della proclamazione della Repubblica d'Israele erano già stati compiuti passi giganteschi.

Vaste vallate, come Emek Yezreel, Emek Hule, Emek Ha-Yarden, Emek Beth-Shean (tutte nel bacino del Giordano, nella parte settentrionale e orientale del Paese) erano state colonizzate, e i coloni stessi le avevano bonificate e messe a cultura. E così pure la fascia costiera e alcune vallate aperte verso il Mar di Levante. Sempre nella fascia costiera, sulle dune di sabbia, erano sorte Tel-Aviv e altre città. Era stata intrapresa pure la colonizzazione di alcune colline e montagne e di alcune oasi del vasto deserto meridionale, il Neghev, fin presso le rive del Mar Morto. Industrie erano sorte nelle grandi e nelle piccole città, e persino nei villaggi, nelle colonie e presso le sponde del Mar Morto. Era stato creato, durante l'imperversare di disordini, il porto di Tel-Aviv. Erano state costruite: una grande centrale idroelettrica sul Giordano, e centrali termoelettriche in ogni città, in ogni villaggio, in ogni colonia.

Molto era stato fatto; ma molto c'era ancora da fare.

Colonizzazione e sviluppo urbano.

E tutto quel che c'era da fare venne incluso nella pianificazione organica del territorio israeliano, che fu intrapresa con la massima sollecitudine, per quanto l'intera nazione fosse duramente impegnata nel difendere la sua terra e la sua stessa esistenza, durante la guerra che travagliò lo Stato nei suoi primi mesi di vita.

L'opera di pianificazione va distinta in:

1. *Piani di colonizzazione.*
2. *Piani di sviluppo urbano.*

La colonizzazione di nuove terre è al primo posto, e lo sviluppo urbano al secondo, perché è verso le terre da colonizzare che dovrà dirigersi la maggior parte degli immigranti, e perché la bonifica e il rimboschimento (che dovranno essere compiuti dai nuovi coloni) sono indispensabili per lo sviluppo economico del Paese.

Tanto la colonizzazione, quanto lo sviluppo urbano, presentano un carattere nazionale, unitario, anche se, per ovvi motivi tecnici ed amministrativi, si è proceduto all'elaborazione di: *piani generali, piani regionali, piani comunali, piani particolareggiati.*

È necessario tener presente che non si è aspettato a completare tutti i piani particolareggiati per entrare nella fase di attuazione pratica della colonizzazione e dello sviluppo urbano. Ciò è stato indispensabile per soddisfare urgentemente le varie esigenze già menzionate. E ciò è stato possibile grazie alla concezione nazionale e unitaria della pianificazione stessa.

Creazione di nuove colonie.

Soprattutto nella creazione di nuove colonie si registrano rapide e ingenti realizzazioni. Ed è opportuno un cenno su questo argomento, prima di passare, in successivi articoli, all'esame approfondito dei vari aspetti della pianificazione organica del territorio israeliano.

330 erano le colonie esistenti alla vigilia della nascita della Repubblica d'Israele, per la maggior parte su terreni di proprietà del summenzionato Keren Kayemeth Le-Israel (comunemente noto con la sigla K.K.L.).

Altre 715 colonie sono previste nel piano generale di colonizzazione.

Di queste 715 colonie, ben 93 erano già state create entro il 20 giugno 1949!

La cartina indica l'ubicazione delle 93 nuove colonie, fondate tutte su terreni di proprietà del K.K.L.

Studi e ricerche.

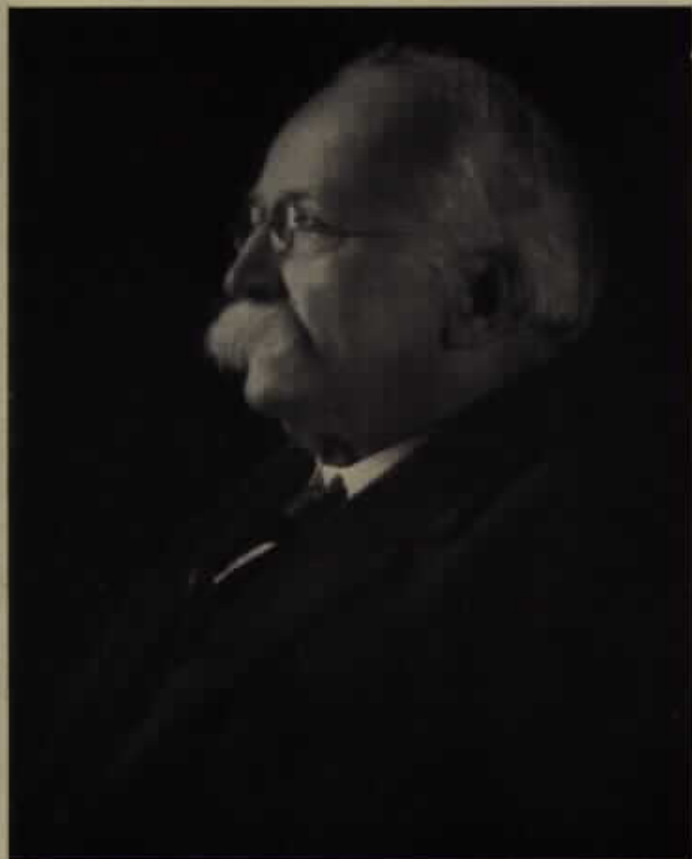
Nel terminare questa prima corrispondenza, è necessario far presente che studi e ricerche notevoli sono stati compiuti e vengono compiuti tuttora in Israele, nel campo della colonizzazione di nuove terre e nel campo dello sviluppo urbano.

Il Politecnico ebraico di Haifa (e in particolare modo il suo Istituto di ricerche urbanistiche, diretto dal prof. A. Klein) e le istituzioni scientifiche di Rehovoth (cioè alcuni istituti dipendenti dall'Università Ebraica di Yerushalaim e il nuovissimo istituto che porta il nome del presidente della Repubblica, Haym Weizmann, premio Nobel per la chimica) arrecano contributi molto importanti agli organismi già menzionati, cui compete la pianificazione organica del territorio d'Israele.

Ma, affinché siano efficaci, questi studi vengono compiuti in estensione e in profondità su tutto il territorio israeliano. Perché questo territorio, per quanto più piccolo dell'Emilia e di altre maggiori regioni italiane, presenta una grande varietà di caratteristiche geomorfologiche, geofisiche, geologiche, geoclimatiche, geobiologiche e geoeconomiche. E tutte queste caratteristiche vanno esaminate e valutate, nell'elaborazione dei piani di colonizzazione e di sviluppo urbano.

Perciò il Consiglio delle istituzioni scientifiche di Rehovoth, che attualmente è presieduto da Albert Einstein, ha deciso di mandare i propri specialisti a studiare dettagliatamente ogni zona del Paese. E anche là ove si riteneva che la vita fosse pressoché impossibile, sono state studiate e sperimentate con successo le condizioni di vita e di lavoro.

Vito A. Volterra



Il centenario
della nascita di

Ebenezer Howard

Opere dell'autore:

1898: *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform*, Swan Sonnenschein and Co.

1902: *Garden Cities of To-morrow* - seconda edizione di To-morrow leggermente riveduta e con poscritto dell'Autore, Swan Sonnenschein and Co.

1906: *Domestic Industry as it Might Be*, pamphlet, London.

1922: *Garden City of To-morrow* - terza edizione con introduzione di Sir Theodore Chambers, K. B. E.

Nel 1946 è stata ripubblicata da Faber and Faber LTD, London, la seconda edizione di *Garden Cities of To-morrow* con prefazione di F. J. Osborn e saggio introduttivo di Lewis Mumford. Della stessa sono state pubblicate traduzioni integrali in francese, russo e cecoslovacco e sommari in altre lingue.

Ebenezer Howard, il centenario della cui nascita cade quest'anno, era un grand'uomo di un tipo quanto mai insolito. A prima vista il suo carattere semplice e la storia della sua vita paiono male accordarsi coi risultati che egli raggiunse. Quando, all'età di 77 anni, venne fatto baronetto, egli godeva di fama internazionale come fondatore di due nuovi centri in Inghilterra e le sue idee avevano rivoluzionato lo studio delle città e delle loro forme a venire. Eppure coloro che meglio conobbero questo vecchio tranquillo, gentile, senza pretese, e tra questi molti la cui vita fu plasmata dalle sue iniziative, stentavano a rendersi conto che egli rappresentasse una tale forza nel mondo.

Nella storia della sua vita non troviamo nulla che ce lo spieghi: né delle circostanze eccezionalmente favorevoli, né delle dolorose sferzate. I suoi genitori erano dei commercianti abbastanza benestanti; Ebbie (poi chiamato Ben) nacque il 29 gennaio 1850, secondo di cinque figli, nel loro negozio della City di Londra, al 62 di Fore Street. Se c'è qualcosa di poetico o di simbolico è nel fatto che la località ove egli nacque (e che ora è stata distrutta dalle bombe) aveva abusivamente inteso la prima Green Belt di Londra, quella progettata da Guglielmo il Conquistatore; certo è che Howard non se ne rese mai conto, libero com'egli era, da buon londinese, da ogni senso del passato. La sua vita familiare era calda di affetti, ma quando egli ebbe quattro anni e mezzo sua madre fu costretta, tra le lacrime, a mandarlo in collegio, presa com'era dalle faccende domestiche. Howard divenne bravo a leggere, scrivere e far di conto, ma la sua educazione formale più o meno era tutta lì. All'età di 15 anni lasciò la scuola e si impiegò da un agente di cambio come fattorino.

Nessuna carriera era stata scelta per lui. Né egli mostrava, da ragazzo, alcuna speciale tendenza, salvo una certa inclinazione per le incenzioni meccaniche. Leggeva pochissimo e non era particolarmente portato né alla musica, né alle arti. Non gli si permetteva di andare a teatro. Aveva dei passatempi, come la fotografia, i francobolli, i banchi da seta, che lo occupavano per qualche tempo e presto lo stufavano. Sapeva nuotare e giocare a cricket. Ebbe sei posti in sei anni, nella City, a copiare lettere o tener registri, occupazioni che non lo interessavano, né lo atterrivano. L'unica cosa di questo periodo che ha qualche addentellato con la sua attività futura è il fatto che imparò la stenografia e vi si esercitò lavorando in studi di avvocati e per qualche mese come segretario di un predicatore.

A 21 anni, qualche dubbio sulla sua salute e un vago desiderio di nuove esperienze lo fecero emigrare in America con due amici. Presero un appezzamento di terra nel Nebraska, vi costruirono una baracca e si diedero all'agricoltura. Entro l'anno Howard si era accorto che quella non era la sua vocazione e si trasferì a Chicago, dove si impiegò in una ditta di stenografi, diventandovi espertissimo. La stenografia gli darà poi da vivere per il resto dei suoi giorni, consentendogli modesti e sudatissimi guadagni. Ma la sua vecchia tendenza per le invenzioni si fece di nuovo sentire e da quest'epoca in poi egli dedicò molto tempo e molti denari a delle sue idee per perfezionare le macchine da scrivere e per sviluppare

una macchina stenografica; tutte cose che non gli resero mai un soldo.

Nel 1876 tornò in Inghilterra e nel 1879 sposò una signorina di gran garbo e finezza, che gli fu moglie devota e dalla quale ebbe quattro bambini. L'unica causa di tensione in una famiglia peraltro felice sembra siano state le ristrettezze finanziarie. Il suo amore per le invenzioni e più tardi il suo interesse nelle cose pubbliche ridussero di molto il guadagno che avrebbe potuto procurarsi col suo gravoso lavoro. Più volte sua moglie esprime il pio desiderio che « il buon Dio che ti fece un riformatore ti avesse anche dato i mezzi con cui effettuare le riforme ». Con tutto ciò essa gli fu una compagna di grande aiuto e buon senso nel formulare e promulgare la sua grande idea, fin che la morte non la colse nel 1905, proprio quando veniva varata la sua prima Città Giardino.

Le seconde nozze, l'ordine del British Empire di cui fu insignito nel 1924, l'esser stato fatto baronetto nel 1927 e la sua morte a Welwyn Garden City nel 1928, è tutto quanto costituisce la storia della vita di Howard, a parte l'aver fondato il movimento per la Città Giardino.

Lo spiegare come gli venne l'idea della Città Giardino, e perchè egli vi concentrò tutte le sue energie, richiederebbe non solo uno studio più approfondito della sua personalità, ma anche una rievocazione dell'atmosfera spirituale di certi circoli di accaniti riformatori a Chicago e a Londra verso il 1870-80. Il suo risveglio intellettuale ebbe luogo tra liberali non-conformisti, liberi pensatori, riformatori agrari, cooperativisti e seguaci di molte idee rivoluzionarie. Il fascino del progresso industriale, messo in dubbio da Ruskin, Thoreau, e dai romanzieri, pareva mostrare la via ai più ottimisti verso il benessere universale. La povertà, i tuguri, lo squalore affliggevano le coscienze e gli idealisti cercavano le porte dei campi elisi e le chiavi magiche con cui aprirle. Howard era di mente aperta e disposta a provare ogni chiave, senza per questo attaccarsi alla catena del panciuto. Aveva un'innata fiducia nel progresso, propria di quell'età vittoriana, e un intuito tutto suo che gli permetteva di capire che non si poteva prevedere cosa sarebbe sorto dal progresso avvenire. Anche in questa fase formativa leggeva poco: faceva sue le preoccupazioni e le speranze del suo tempo col partecipare a discussioni e col fare le relazioni dei comitati parlamentari e delle commissioni di stato. A questo forse si deve l'effetto catalitico che ebbe su di lui l'unico libro utopistico che egli lesse, il « Guardando indietro » del Bellamy.

Nuovo tipo di comunità.

Egli lesse il libro del Bellamy quando venne pubblicato nel 1888. Immediatamente in lui l'inventore si mise a pensare a un progetto per un esperimento su piccola scala che risolvesse contemporaneamente diversi noti problemi sociali. Avrebbe dovuto liberare i cittadini dai tuguri, dare vitalità alle zone in decadenza, elevare a nuova dignità le industrie cittadine, e, pur senza attaccare a fondo gli interessi costituiti, assicurare alla comunità gli aumenti futuri del valore dei terreni.

In breve era questa l'idea, ora familiare, delle nuove città di piccole dimensioni, situate e progettate in modo

da riunire in sé i vantaggi della vita di città e di campagna. Ma Howard non condivideva la fiducia del Bellamy nell'organizzazione di stato. Egli propose un sistema di cooperative volontarie: un'associazione a profitto limitato, che fosse proprietaria del terreno, avesse certi compiti ben definiti e lasciasse piena libertà d'azione alle iniziative private, consorziali e municipali. Similmente pensò di cominciare a costruire una prima città che servisse da modello e a cui si sarebbero apportate le necessarie migliorie prima di passare alla produzione su larga scala.

Nel suo libro « Domani » apparso nel 1898 e poi ristampato col titolo « Le Città Giardino di Domani » Howard espose le sue idee, non senza delle fioriture idealistiche, ma con una solida base di buon senso che gli cattivò quasi subito dei seguaci capaci di agire praticamente. Con essi nel 1899 formò la Garden City Association (ora chiamata Town and Country Planning Association) e iniziò una campagna per ottenere i finanziamenti e tentare la prova. Malgrado tutto il suo fascino, un'idea simile non avrebbe attecchito senza la schiettezza, la sincerità chiaramente disinteressata e la persuasiva energia di Howard. Senza l'impulso dinamico e la capacità commerciale del giudice Neville e di un gruppo di intelligenti industriali non avrebbe potuto tradursi in realtà. E si deve solo alla appassionata determinazione di Howard se questo gruppo di persone si mise assieme per un'avventura così straordinaria come il fondare una città nuova.

Letchworth e Welwyn.

Letchworth, iniziata tra il generale scetticismo nel 1904, si affermò con successo. Poi per altri 15 anni l'idea ristagnò, fin che nel 1919 un altro lampo dello strano genio di Howard non portò alla fondazione di Welwyn Garden City. E solo nel 1946, circa 50 anni dopo il suo libro, la legge inglese sulle nuove città sanzionò l'accettazione su base nazionale della tesi principale di Howard.

Cosa avrebbe pensato Howard di quest'ultimo sviluppo della sua idea? Forse non è difficile indovinarlo. Lo avrebbe accolto bene nella sua essenza, ma sarebbe stato ottimisticamente inquieto circa la sua forma. Egli aveva sempre favorito, in ogni iniziativa, la varietà e l'elasticità, ma aveva allo stesso tempo cercato di generalizzare le sue idee. Nel suo libro prevedeva una certa misura di partecipazione statale, ad esempio nell'acquisto dei terreni. Avverso all'uniformità ed alla centralizzazione dei controlli, non avrebbe scelto il metodo del Ministro Silkin di nominare d'ufficio le corporazioni preposte alle nuove città, nè avrebbe d'altronde osteggiato questo metodo, una volta adottato.

Durante la sua vita Howard vide sorgere le sue due città per opera di uomini abili, che onoravano i suoi principi, pur trascurandone i dettagli. Questo gli sembrava perfettamente normale in un mondo mutevole e progrediente, nè gli pareva cosa di cui dovesse preoccuparsi. A torto o a ragione credeva profondamente nella buona volontà dei suoi simili e nel successo che avrebbe inevitabilmente arriso ai loro sforzi bene intenzionati.

F. J. Osborn

(Traduzione dell'articolo di commemorazione apparso sul Times del 28 gennaio 1950).



Patris di Ippodamo, Mileto, ricostruita nel 479 a. C., è per eccellenza una città a scacchiera. Ma la cinta muraria non segue la scacchiera.

A sinistra: Il porto e l'agorà settentrionale di Mileto secondo il plastico di H. Schell.

Lo spazio interno della città ellenica

L'aver affermato in *Saper vedere l'Architettura* che nel tempio greco non esiste spazio interno ha sollevato numerose obiezioni. Vi è chi ha detto che la cella del tempio presenta un vuoto architettonicamente pensato anche se socialmente inutilizzato; ma è legittimo domandarsi se questo vuoto risponda effettivamente ad un'immagine figurativa o si concluda nel suo dato materialmente dimensionale, se cioè sia spazio interno poeticamente creato o soltanto spazio chiuso. Altri han proposto il tema dell'ambulacro, cioè di uno spazio quasi racchiuso tra il muro esterno della cella e il colonnato. Ma l'obiezione più valida che si può fare a quell'affermazione — che, del resto, voleva avere un valore meramente didattico — è che lo spazio interno in Grecia vive nelle concezioni urbanistiche. È evidente che se la distinzione tra spazio interno dell'architettura e spazio esterno dell'urbanistica può essere adottata come pratica indicazione, ciò che è spazio esterno rispetto all'edificio diviene spazio interno rispetto alla città. Come un cortile è spazio interno racchiuso, così lo sono una piazza o una strada. Come noi ricerchiamo un'intima connessione tra gli ambienti di una casa, così riconosciamo una continuità spaziale all'interno di una città, una continuità tra i suoi elementi di vuoto. È più difficile caratterizzare un edificio formato da molti ambienti che una chiesa; è più difficile caratterizzare una città che un'architettura. Ma il metodo è lo stesso, e si tratta solo di approfondire la nostra esperienza delle sequenze spaziali.

Il volume di R. E. Wycherley, *How the Greeks built cities* (Londra, MacMillan, 1949) fornisce l'occasione di tratteggiare gli elementi utili ad una qualificazione dell'urbanistica greca. Si tratta di uno studio largamente riassuntivo che in fondo non presenta altri

meriti che quello di innestare sulle conclusioni del *Griechische Städteanlagen* di A. von Gerkan i ritrovati delle ultime ricerche archeologiche. Non è nemmeno un vero e proprio trattato di urbanistica perché dopo i due primi capitoli dedicati alla crescita della città ellenica e alle principali impostazioni urbanistiche ne seguono sei che riguardano le fortificazioni, le agorà, gli edifici pubblici, le palestre, gli stadi e i teatri, le case e infine le fontane. E non si vede per quale ragione le agorà debbano essere esaminate e non le acropoli, gli stadi e non i templi. Però proprio per questo suo carattere manualistico, il libro dà il modo di condurre una revisione critica generale e anzitutto di sfatare gli equivoci più diffusi sull'urbanistica greca.

L'idea che la cultura greca sia preminentemente o esclusivamente urbana non ha fondamento. Se prescindiamo da Atene, non più di una dozzina di città-stati raggiungeva i 10.000 cittadini e una popolazione vagante di 40.000 persone. Ippodamo fissava l'optimum intorno ai 10.000 abitanti, ma era un razionalista teoso, come tutti i razionalisti antichi e moderni, a fidare sull'accrescimento dei nuclei urbani, a risolverne i problemi tecnici senza proporsi i limiti dell'espansione urbana. Platone preferiva poco più di 5.000 abitanti, e Aristotele affermava che se dieci persone non formano una città, centomila la disgregano. Del resto, la città ippodamica per eccellenza, Priene, aveva 4.000 abitanti, e perciò si può dire che la coscienza del dimensionamento era presente nel mondo greco e che le città elleniche sono paragonabili a quelle unità *neighbourhood* con popolazione variabile dai 4.000 ai 10.000 abitanti che l'urbanistica moderna ha fissato come i nuclei della città articolata e come le unità sufficienti per una scuola elementare.

I centri focali della città greca sono, com'è noto,

l'acropoli e l'agorà. L'acropoli sorge come luogo religioso sin dalle origini, ma risponde anche ad una funzione difensiva; in tempi di sommosse interne gli oligarchi si rifugiano sulla sua sommità per eludere il furore della folla. L'agorà è invece insieme centro religioso e piazza civile e amministrativa; col passare del tempo acquista sempre maggiore importanza. Posta nella pianura, punto di arrivo della strada che proviene dalla porta principale delle fortificazioni perimetrali, centro irradiante della maglia viaria, l'agorà è per Aristotele il simbolo della democrazia, l'antitesi dell'acropoli alta, dominatrice e monarchica.

Le fasi dell'urbanistica greca seguono puntualmente le condizioni politiche e sociali. Le principali città hanno già acquistato una loro fisionomia precisa nel VI secolo. Poi vengono le guerre persiane, la lunga lotta, l'unione degli stati, la vittoria e il senso di sicurezza che ne deriva. Le città risorgono, come Atene, sui vecchi tracciati, o sono integralmente ripianificate, come Mileto nel 479 a. C. È il V secolo, nelle ultime decadi del quale i segni delle discordie interne già si concretano in guerre. Queste si protraggono nel IV secolo e non si placano nemmeno di fronte alla comune minaccia macedone. Nel 338 a. C. la battaglia di Cheronea stabilisce la supremazia della Macedonia. Non diversamente da quanto accade nella storia dell'architettura, il maggior problema della revisione critica dell'urbanistica greca consiste nel superare il preconconcetto dell'evoluzionismo. Non riconoscere una connessione profonda tra urbanistica ed avvenimenti politico-sociali significherebbe tracciare una storia dell'arte astratta, non alimentata dalla vita. Ma riferire gli splendori e le decadenze politiche alla storia dell'arte identificandoli con gli splendori e le decadenze poetiche è assurdo sotto ogni aspetto.

quella alessandrina, gli edifici si moltiplicano, il gusto ellenistico non ama più le visuali disperse e se non connette rigidamente gli elementi architettonici, interrompe però l'infinito spaziale.

La nuova poetica ellenistica risulta chiarissima nell'evoluzione degli stoa. Questi, da piccole costruzioni, tendono ad acquistare lunghezza; il colonnato a due piani, raro precedentemente, trionfa a Pergamo; fatto decisivo il colonnato, per lungo tempo unità indipendente volumetricamente come un tempio o un tesoro, gira l'angolo, chiude un vuoto. Non siamo ancora alla continuità spaziale che sarà propria dell'urbanistica dei fori romani e che presuppone la conquista dello spazio interno dell'architettura di quel popolo; ma siamo già di fronte a quella giustapposizione di elementi, a quell'istanza scenografica che splende a Pergamo e che caratterizza l'agorà settentrionale di Mileto dalla fine del IV secolo a. C. al II d. C.

Il Wickhoff, nel *Die Wiener Genesis* del 1895, distingueva tra il modo del narrare *distintivo* dei greci e quello *continuo* dei romani in scultura e pittura. Tale distinzione è validissima nell'urbanistica. La comprensione delle tre poetiche, ellenica ellenistica e romana, — la prima a visuali sfocate, liberamente estese tra i volumi architettonici isolati; la seconda caratterizzata dalla chiusura delle visuali, dalla rottura delle prospettive infinite mediante la moltiplicazione di edifici o la giustapposizione degli elementi di pieno, la terza dalla continuità spaziale — è fondamentale per qualificare l'inveramento di queste poetiche nei singoli e così diversi monumenti urbanistici. Il fatto stesso che il Wycherley non accenni nemmeno a questi argomenti quando la sostanza stessa del materiale da lui raccolto li propone, mostra quanto lontana sia ancora la storiografia urbanistica dai problemi della moderna critica d'arte.

Come il tempio greco era di piccole dimensioni rispetto ai templi egiziani, babilonesi e romani, eppure eccelleva per l'esaltazione della scala umana e per intuito d'arte, così la città greca che risponde a modestissimi programmi economici raggiunge magistrali risultati. Case ed edifici di mattoni asciugati al sole, sobrio sfondo ai pochissimi monumenti di marmo che risaltano con un'evidenza ignorata là dove si profonde la ricchezza dei materiali pregiati, questa urbanistica ha qualcosa di fondamentale da insegnare: la coscienza di spazi interni non ovviamente racchiusi entro una scena integralmente costruita. Inquadrato dai volumi isolati dell'architettura, questo spazio interno aveva per fondale, all'infinito, il paesaggio.

Bruno Zevi

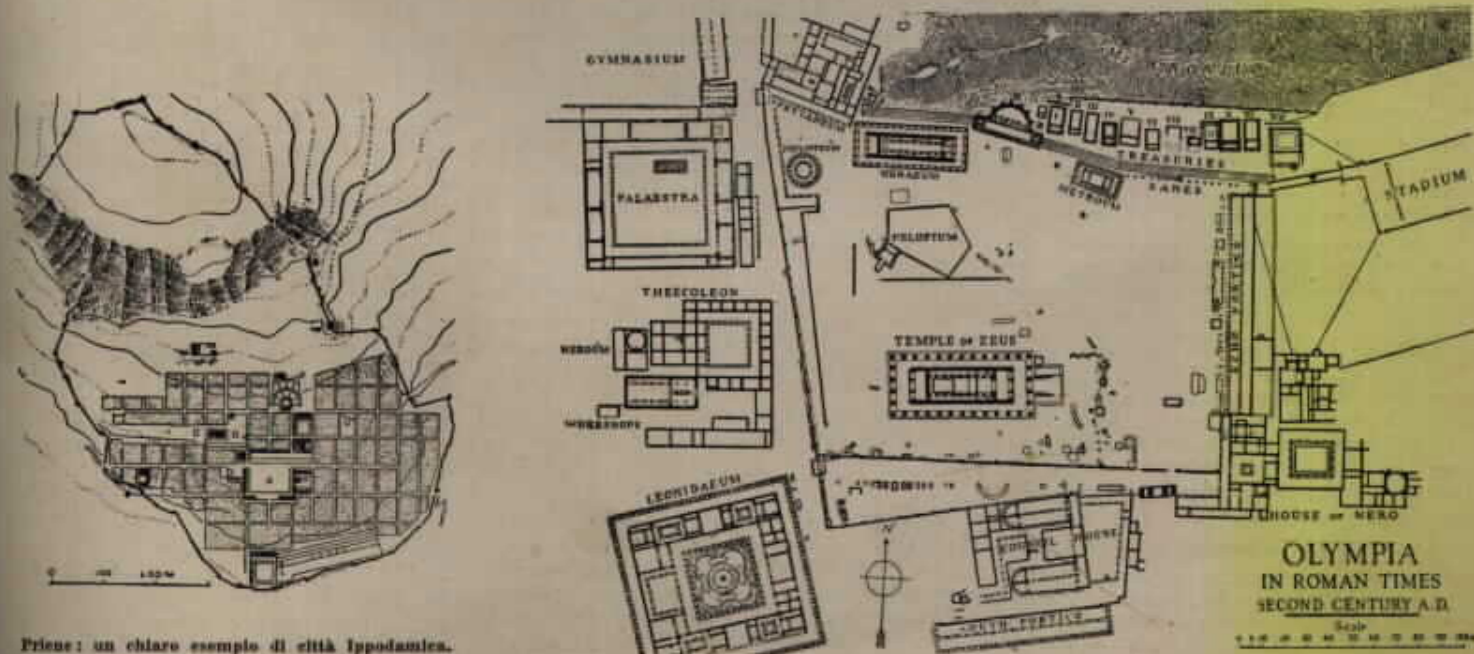


Olympia nel plastico di H. Schliemann. L'evoluzione di Olympia è forse l'esempio tipico delle diverse poetiche urbanistiche del mondo ellenico e della civiltà ellenistica.



Il centro di Priene nel plastico di H. Schliemann a Berlino.

Sotto: Al tempo del viaggio di Pausania, nel II sec. d. C., i monumenti di Olympia sono moltiplicati. Lo spazio interno urbanistico assume gli stessi valori figurativi che troviamo nella contemporanea agorà ateniese.



Priene: un chiaro esempio di città ippodamica.

Rassegna didattica

Istituto Superiore di Urbanistica applicata di Bruxelles.

L'Istituto fondato il 25 ottobre 1947 comporta attualmente tre anni di corsi e permette di conseguire diversi diplomi tecnici: architetto-urbanista, topografo-urbanista e diploma di ultimazione di corsi per i non tecnici.

L'insegnamento è basato sui principi esposti in « Pierre sur Pierre », cioè i corsi teorici sono integrati da lavori pratici di uguale importanza, principio questo che è pure stato adottato all'Istituto Superiore di Urbanistica di Buenos Aires.

A Bruxelles i due primi anni comportano circa un centinaio di ore di corsi teorici ed un numero equivalente di lavori pratici; nel terzo anno i lavori pratici predominano nettamente sui corsi teorici.

Le materie insegnate sono le seguenti:

I Sezione: FATTORI STORICI E GEOGRAFICI

- A - Gli agglomerati umani nel tempo e nello spazio.
- B - Il sito e l'ambiente geografico:
 - Geografia umana, cartografia, climatologia, geologia, idrologia, soleggiamento.

II Sezione: FATTORI ECONOMICI E SOCIALI

- A - Demografia e indagini applicate all'Urbanistica.
- B - Topografia sociale.
- C - Igiene sociale.
- D - Economia umana, rurale, urbana.
- E - Economia del terreno.
- F - Problemi di sociologia.

III Sezione: ORGANIZZAZIONE E AMMINISTRAZIONE

- A - Legislazione belga.
- B - Nozioni pratiche di diritto amministrativo.
- C - Diritto comparato.

IV Sezione: ARTE E TECNICA DELL'ORGANIZZAZIONE DELLO SPAZIO

- A - I grandi problemi dell'Urbanistica.
- B - Tecnica dell'ingegnere urbano.
- C - Arte dei giardini.
- D - Urbanistica coloniale.

Questi corsi sono completati da conferenze, da visite e sopralluoghi.

Tra i professori titolari delle diverse sezioni figurano: il dott. R. Hezemann, Mlle Marguerite Lefèvre, Mme F. Poitte, M. Omer Tulippe, il barone Conrad van der Bruggen, M. J. A. van Houtte, M. Louis Verboven, M. Chaineux, M. Gaston Bouthoul, M. Gaetano Vinaccia, etc.

I vari diplomi rilasciati sono:

I Categoria: ARCHITETTO-URBANISTA

L'insieme degli studi conducenti a questo titolo sono accessibili unicamente ai laureati in architettura che abbiano conseguito gli studi in una scuola superiore di architettura, come pure agli studenti di architettura dell'ultimo anno di studi. Il conseguimento di questo titolo richiede la frequenza dei tre anni di studi e la presentazione di una tesi.

II Categoria: TOPOGrafo-URBANISTA

I corsi sono accessibili unicamente ai geometri diplomati dagli Istituti statali. Il conseguimento di questo diploma richiede la frequenza di tre anni di studi e la presentazione di una tesi.

III Categoria: DIPLOMA DELL'ISTITUTO

È accessibile ai laureati e ai diplomati delle scuole di assistenza sociale, ai funzionari di amministrazione pubblica e a tutti coloro che occupandosi di funzioni tecniche o amministrative necessitano dell'applicazione pratica dell'urbanistica. Il conseguimento di questo diploma richiede la frequenza dei corsi teorici dei due primi anni.

IV Categoria: LIBERI UDITORI

Possono seguire in tutto o in parte i corsi e non si mira per essi che ad una cultura generale in materia. I pionieri dell'urbanistica si ricorderanno che il primo insegnamento di urbanistica, fondato a Parigi

nel 1917 nei locali dell'Istituto di Storia, di Geografia e di Economia Urbana di Marcel Poitte, era una scuola franco-belga: di nuovo una scuola franco-belga è stata fondata a Bruxelles grazie all'iniziativa delle scuole S. Luca del Belgio.

Bisogna notare che la fusione dei temperamenti francesi e belgi dà gli stessi risultati che un tempo diedero le celebri scuole franco-belghe di musica e di pittura.

L'I.S.I.U.A. essendo un organismo privato non teme le sclerosi amministrative e può far evolvere il proprio insegnamento secondo le qualità specifiche di ogni corso e l'avanzamento delle singole discipline. In particolare è all'I.S.I.U.A. che si sono insegnati per la prima volta i metodi di analisi delle strutture urbane attraverso le ricerche di topografia sociale e che è stata applicata la composizione dei tessuti urbani per mezzo della organizzazione polifonica (1).

Precisiamo che, oltre a tendere ad un livello tecnico particolarmente elevato, l'insegnamento dell'Istituto ha per primo scopo quello di forgiare degli uomini, poiché i tecnici nella società attuale devono avere una formazione morale paragonabile a quella degli antichi capitani di vascello.

Sono questi uomini selezionati che, dopo aver sviluppato le loro qualità personali a turno come capi e come gregari, potranno diventare dei tecnici di gran classe senza rischiare di essere complici della degradazione generale degli uomini. In tal senso l'I.S.I.U.A. può considerarsi un focolare di ricostituzione delle élites in mezzo al fallimento del mondo occidentale.

Gaston Bardet - Direttore degli Studi

Professeur all'Inst. Sup. di Urbanistica dell'Univ. di Buenos Aires
Professeur all'Istituto di Urbanistica dell'Università di Algeri

(1) Organizzazione « polifonica » viene denominata dal Bardet l'organizzazione basata nel lavoro in gruppo, con l'alternanza dei compiti gerarchici e alternanza dei capi-gruppo, mediante permutazione. Essa è contrapposta all'organizzazione rigida, « monocorde » dei taylorismi.

(n. d. r.)

Autogenesi di un centro studi.

Un'iniziativa sorta quest'anno alla Facoltà di Ingegneria di Roma, a tutta opera di alcuni studenti, merita, per il successo che ha avuto, d'essere segnalata. Si tratta della costituzione di un « Centro studi di storia dell'architettura moderna ». Il titolo, per la verità, è troppo originale né troppo modesto, dichiara già in sé il carattere di chi l'ha scelto; carattere giovane, e quindi non ancora rallentato dalle fatiche dell'autocritica e dello scetticismo.

Tralasciamo di entrare nell'esame del programma, svolto mediante conversazioni illustrate, discussioni, visite a cantieri e ricapitolazioni a stampa degli argomenti trattati. Anche una critica codina, che ammissibile alla sua sommarietà l'altisonanza del nome — un Centro studi in sede accademica —, non toglierebbe nulla al vero valore della cosa. Qui, di accademia non c'è che il rischio di cadervi; e finché il Centro resterà in mano a quei ragazzi, diciamo così a viso aperto, tale rischio sarà sventato. C'è invece qualcosa di più significativo: un desiderio da parte dei più « aggiornati » di gettare un seme; e da parte della maggioranza, un bisogno di evasione dalla fredda distanza delle cattedre. Non è una novità, né è circoscritto a Roma questo fenomeno. Crediamo che sia di ogni intelligenza viva che si affacci al mondo del conoscere, questa sensazione che nelle scuole c'è qualcosa di stantio da spolverare.

Nel caso specifico delle scuole superiori e di certe discipline, si tratta di arrivare ad una rivalutazione delle posizioni. Al sistema dell'« ipse dixit » non si può più credere. Se si è consci di quello che si ha di fronte, si deve riconoscere che tutti si è dallo stesso lato, tutti sui banchi. Insegnare significa anche imparare: solo in questo senso la scuola diventa collaborazione, assume per tutti il valore di vera chiarificazione interna.

Gli studenti che hanno animato questo Centro, hanno sentito il bisogno di aprire una finestra sul panorama di una cultura più umana. Tutti, che più o meno siamo implicati nel problema dell'insegnamento, prendiamo atto di questa lezione.

F. Gorio

Libri ricevuti

Abbiamo ricevuto i seguenti libri:

- A. BOLL, *Habitation moderne et urbanisme*. Dunod, Paris, 1950, pagg. 102, fr. 320.
- MAX BILL, *Robert Maillart*. Erlenbach, Zurich, 1949, pagg. 179.
- H. B. REICHOW, *Organische stadtbaulehre*. Westermann Verlag, Braunschweig, 1948, pagg. 212.
- H. MYLES WRIGHT, *The planner's note book*. The Architectural Press, London, 1948, pagg. 390, 30 s.
- THOMAS SAAR, *Oxford replanned*. The Architectural Press, London, 1948, pagg. 223, 15 s.
- KENNY KENDALL, *Jerusalem City Plan*. H.M.S.O., London, 1948, pagg. 122, 21 s.
- Rapport de la Commission d'étude pour le développement de Genève. Alex Jullien, Genève, 1948, pagg. 126.
- E. G. FALUDI, *Plan for Etobicoke*. Etobicoke Planning Board, pagg. 18.
- J. M. FLASER, *The Singapore Improvement Trust*. Pagg. 44, 5 s.
- EUGENIO D'ELIA, *Su alcuni metodi di calcolo della media aritmetica e della concentrazione, nelle distribuzioni multiple di frequenza*. Roma, 1949.
- UGO GIUSTI, *Aspetti geografici e sociali delle elezioni politiche italiane del 15 aprile 1948*.
- UGLIELMO TAGLIACABNE, *Demografia dell'India*. Studi e Monografie della Società Italiana di Demografia e Statistica, Roma, 1949, pagg. 55, L. 350.
- E. A. GUTKIND, *Revolution of environment*. Kegan Paul, 30 s.
- E. A. GUTKIND, *Creative demobilisation*. Kegan Paul.
- G. SELVELLI, *Fatum fortunae*. Causa di Riepurgio di Fano, 1943.
- Le problème du logement en Belgique. I.N.A.L.A., Bruxelles, 1947, pagg. 264.
- Des logements nouveaux. I.N.A.L.A., Bruxelles, 1947.
- L. ULLAHAYEN, *La tierra humanizada*. España, Calpe, S. A. Madrid 1949, pagg. 554, pesetas 100.

A partire dal prossimo numero ne inizieremo le recensioni.

Riviste che riceviamo regolarmente:

- AUSTRALIA
The Regional Development Journal.
- BELGIO
L'Habitation. *Rythme*.
- FRANCIA
L'Architecture d'aujourd'hui. Periodico bimestrale.
Bollettino dell'Union Internationale des Architectes.
Techniques et Architecture. Periodico bimestrale.
- GERMANIA
Mitteilungen des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung.
Bauen Wohnen.
- INGHILTERRA
Building Digest. Town Planning Institute. Town and Country Planning. The Town Planning Review. Royal Institute of British Architects. The Journal of Royal Institute of British Architects. Bulletin of the Housing Centre London.
- ITALIA
Architettura. Bologna.
Atti e Rassegna tecnica. Società Ingegneri ed Architetti. Torino, periodico mensile.
Bollettino di Statistica.
Corriere dei costruttori. Settimanale.
Giornale del Genio civile. Roma.
Rivista Italiana di Demografia e Statistica. Roma.
Moneta e Credito. Banca Nazionale del Lavoro.
Il Ponte. Firenze, periodico mensile.
Rivista Geografica Italiana. Firenze.
Sintesi Economica. Unione Italiana delle Camere di Commercio Industria e Agricoltura.
Metron. Roma, periodico mensile.
Il problema sociale, contrattivo ed economico dell'abitazione. Ed. Poligono, Milano.
- OLANDA
Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw. Dins.
- PORTOGALLO
Arquitetura Portuguesa.
- SPAGNA
Quaderns de Arquitectura Barcelonina.
Revista Nacional de Arquitectura.
- SVEZIA
Plan.
- SVIZZERA
Schweizer Technische Zeitschrift. Zurigo.
Plan.
- UNGHERIA
Építés Építészeti.
U.S.A.
Architectural Forum.
American Society Planning Officials.
Journal of the American Institute of Planners.
American Society Planning Officials.
Architettura.

Nel prossimo numero ci proponiamo di iniziare una regolare rassegna delle riviste italiane ed estere.

Il III Congresso Nazionale di Urbanistica

Roma 8-11 giugno 1950

La preparazione di questa manifestazione che, dopo due anni dal II Congresso, riunirà per la terza volta tutti gli Urbanisti italiani per uno scambio di idee, trovasi ormai in pieno svolgimento. Com'è noto, il Congresso si terrà a Roma nella prossima primavera ed assumerà speciale importanza per la coincidenza con l'inaugurazione della Mostra della Ricostruzione Nazionale.

In numerose sedute della Giunta e del Consiglio Direttivo, con la partecipazione del Presidente della Sezione Laziale, alla quale è stata devoluta l'effettiva organizzazione della manifestazione, si sono tracciate le grandi linee del programma e del sistema da adottare nei lavori allo scopo di raggiungere risultati positivi nelle discussioni.

I convenuti si sono trovati d'accordo sull'opportunità di apportare alcune modifiche ai temi precedentemente indicati, in modo da porre in piena evidenza i fini del Congresso. Si è quindi stabilito di impostare la discussione dalle possibilità dell'Urbanistica nella ricerca di un equilibrio nei rapporti tra individuo e collettività, limitandola ai due seguenti temi:

Possibilità dell'Urbanistica nella ricerca di un equilibrio nei rapporti tra individuo e collettività

- Per seguire un illusorio interesse o per difendere una dignità che è convinto possedere, l'uomo trascura molti elementi che potrebbero tornargli vantaggiosi e volge a suo danno quelle azioni che fece con l'intento di procurarsi un bene. Così lo Stato difende un'astratta autorità e l'individuo combatte con tenace egoismo per raggiungere una felicità che non potrà mai conquistare se non come parte del comune benessere.
- La necessità di conoscere, di coordinare, di indirizzare verso fine preciso gli impulsi che gli interessi umani determinano è sentita da tutti. Quale dovrà essere il contributo dell'Urbanistica nella ricerca dell'equilibrio morale del nostro Paese?

Primo tema

Gli ostacoli che si frappongono alle realizzazioni urbanistiche

- 1 La depressione economica del Paese come principale causa della depressione morale e intellettuale.
- 2 La limitata capacità economica delle pubbliche Amministrazioni e la difficoltà di formare un pubblico demanio, una capace burocrazia, di incrementare gli studi e di realizzare progetti urbanistici.
- 3 L'aumento della popolazione e la difficoltà di controllare adeguatamente le esigenze urbanistiche del Paese.
- 4 Manchevole coscienza del problema urbanistico.
- 5 Debolezze e compromessi nell'applicazione delle leggi urbanistiche.
- 6 Istintiva resistenza dei privati alle esigenze del pubblico interesse e scarsa comprensione dell'interesse privato da parte delle pubbliche Amministrazioni.
- 7 Equivoci e sospetti determinati dalla mancanza di una linea unitaria di condotta amministrativa.
- 8 Insufficiente coordinamento fra le Autorità centrali e fra queste e le Autorità locali.

Secondo tema

Responsabilità della pubblica Amministrazione verso le esigenze urbanistiche del Paese

- 1 Una diffusa coscienza urbanistica base necessaria di ogni valida azione.
- 2 Vantaggi che l'individuo può trarre dal subordinare i propri interessi a quelli della collettività; comprensione da parte della pubblica Amministrazione dei diritti del singolo e dei limiti della propria autorità.
- 3 Necessità di svincolare il prezzo delle aree dal valore loro assegnato dal Piano regolatore.
- 4 La conoscenza delle necessità e possibilità reali come premessa ad ogni azione rivolta all'assetto urbanistico delle città.
- 5 Contributo dell'assistenza sociale; possibilità di migliorare lo stato della città attraverso una più accorta gestione del patrimonio immobiliare.
- 6 Volontà di coordinamento e azione comune da parte dei vari organi statali interessati.
- 7 Coordinamento tra piano nazionale e piani parziali.
- 8 La nuova legislazione urbanistica.

I soci riceveranno a parte una Circolare con ulteriori particolari, come pure in un secondo tempo il programma del Congresso e delle manifestazioni connesse.

Siamo certi che tutti vorranno dare la propria adesione ed invitiamo coloro che intendono portare il proprio contributo di idee, di studi, di ricerche, di esperienze, ad inviare comunicazioni sugli argomenti che verranno posti in discussione. Riportiamo qui appresso le modalità di adesione:

- Membri Effettivi dell'I.N.U. (al corrente con i contributi sezionali), gratuita.
- Soci Aderenti (al corrente con le quote associative fino a tutto il corrente anno), gratuita.
- Enti Associati (in regola con le quote associative), L. 3000.
- Enti non associati, L. 4000.
- Persone singole, L. 1000.
- Signori degli aderenti al Congresso, L. 1000.

Cronache urbanistiche

Prosegue in questo numero l'indagine sull'impianto urbanistico delle case costruite col Piano Fanfani. Il confronto fra le varie città è oltremodo istruttivo; possa la conoscenza degli errori evitare il ripetersi degli errori stessi.

Piemonte



Novara. Pianta schematica della Città con l'ubicazione dei nuovi quartieri.

Nel gennaio 1933, il comune di Novara, in considerazione delle nuove esigenze e del crescente sviluppo della città, bandì un concorso nazionale fra ingegneri ed architetti per il piano regolatore cittadino.

In seguito al concorso una commissione esecutiva composta di tre membri, rappresentanti il gruppo vincitore del concorso, l'Ufficio tecnico comunale e il Sindacato ingegneri, rielaborò il piano regolatore generale, che venne approvato con decreto legge 14 luglio 1937 n. 1824.

Questo piano, attualmente in vigore e basato su criteri generali oggi assai discutibili, si preoccupa anzitutto della sistemazione del vecchio nucleo cittadino con particolare attenzione alla « valutazione del sapore ambientale » e dà delle direttive di massima sull'ampliamento della città, concepito come espansione continua del centro con proporzioni certamente eccessive rispetto alle reali esigenze dell'accrescimento edilizio. In questi ultimi tempi, a causa della relativa ripresa edilizia, si è manifestata una certa intolleranza e una conseguente diffusa tendenza a richiedere continue deroghe alle limitazioni imposte dal piano, per cui il Comune ha nominato una commissione di tecnici

per vagliare le continue richieste di varianti.

Non poche sono le varianti che sono state eseguite in contrasto al piano regolatore, alcune delle quali con l'approvazione dello stesso Consiglio comunale, contrariamente al parere espresso dalla Commissione edilizia, come nel recente caso del collegio femminile in zona vincolata sia dal piano regolatore che dalla commissione per le Belle Arti.

Nuovo quartiere Sud.

Verso la fine del 1948 la Camera di Commercio Novarese allo scopo di stimolare la risoluzione del problema edilizio di Novara, patrocinava uno studio di massima di un quartiere affidato agli architetti e ingegneri Bronzini, Daverio, Rizzotti e Rosci.

Gli autori si sono proposti di individuare nel tessuto urbano delle zone libere o facilmente liberabili, che potessero, per la loro ubicazione in prossimità di zone di lavoro e di zone commerciali, diventare sede di quartieri organici.

Questa ricerca è stata successivamente approfondita per quanto riguarda il nuovo quartiere previsto nella zona a sud della città, tra viale Roma, viale G. Verdi e viale G. Cesare. Questa zona che il piano regolatore prevedeva lottizzata

con costruzione semintensiva, a lotti rettangolari e con una maglia uniforme di strade, è stata organizzata in modo da diventare una unità con un proprio centro di servizi di quartiere. Abolite le lottizzazioni a scacchiera, i 23 ettari della superficie totale sono diventati un grande campo verde nel quale sorgono edifici alti e medi serviti da accessi pedonali di penetrazione.

È opportuno notare che il terreno scelto è attualmente in parte occupato da una fornace di mattoni che, secondo il piano regolatore attuale, dovrebbe essere trasferita in altra zona, anche perché il trasferimento risponde alle necessità di un riordinamento razionale della stessa industria, alle particolari esigenze ubicazionali di questa che attualmente si trova in prossimità di una cava di terra ormai esaurita.

Tuttavia né l'autorità comunale né la stessa direzione dell'azienda hanno favorito il trasferimento cosicché il quartiere rimane finora sulla carta.

Aldo Rizzotti

A Treviso

È andato deserto il concorso a suo tempo bandito dal Comune per il proprio piano regolatore.

Revisione del piano regolatore a Novara

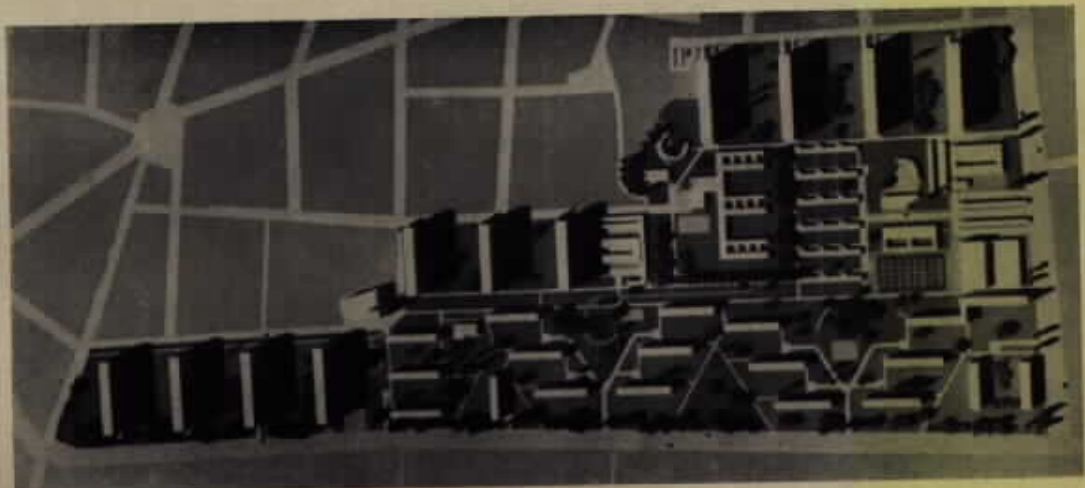


Foto del modello del quartiere sud a Novara.

A Vercelli

Nella riunione annuale dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Vercelli è stata esaminata l'opportunità di aggiornamento e revisione dei Piani regolatori dei Comuni più importanti della Provincia ed in particolare modo è stata ritenuta urgente per Vercelli e Biella.

A Torino

La cosiddetta « Città Giardino » ideata dall'imprenditore commendatore Carosso, e che raggruppava in cooperativa una quarantina di sottoscrittori, è terminata in una colossale truffa di 280 milioni, sottratti dall'ideatore ai troppo fiduciosi sottoscrittori. In verità l'iniziativa fin dall'inizio non poteva dare alcun serio affidamento, neppure nella stessa impostazione tecnica, la cui piattezza volgarità la catalogava immediatamente fra i più tipici esempi di speculazione, per i quali il nome di « Città giardino » è totalmente usurpato. Il terreno scelto, ai margini dei confini amministrativi di Torino e in territorio del limitrofo Comune di Grugliasco, aveva permesso all'abile commendatore di eludere ogni permesso urbanistico ed edilizio. Triste esperienza nel centenario di Howard!

N. d. R.

Lombardia

Il Piano Fanfani a Milano



Da uno sguardo alla piantina che indica l'ubicazione dei vari gruppi di case del Piano Fanfani in corso di costruzione o progettate a Milano appare evidente che nessun criterio urbanistico generale ha presieduto alla scelta delle varie aree. Per quanto riguarda l'assetto interno dei singoli raggruppamenti edilizi va tuttavia notato che i due più cospicui, e precisamente quelli dell'I.C.P. e dell'I.N.C.I.S. al Q.T.S. e quello del Comune in piazza Gabriele Rosa sono stati progettati avendo anche cura di opportuni criteri urbanistici. Infatti le nuove costruzioni del Q.T.S. verranno ad inserirsi nel Piano regolatore del quartiere sperimentale contribuendo anzi in modo notevole alla realizzazione di tale iniziativa; mentre il nuovo quartiere di via Gabriele Rosa, con i suoi 1000 vani, è stato concepito come un complesso di edifici lineari, orientati nord-sud.

I volumi degli edifici singoli o dei gruppi di case sono proporzionali alla cubatura. A fianco di ognuno sono indicati numericamente i vani.

Problemi urbanistici di Bergamo

Il caso di Bergamo rappresenta un esempio abbastanza caratteristico di molte città sorte anticamente su alture fortificate, e sviluppatesi in seguito nel piano sottostante: nella città lombarda si sono mantenute caratteristiche nettamente differenziate tra la zona alta, addensata entro la cerchia delle mura veneziane, e la città bassa, di origine ottocentesca, a costruzione rada con verde predominante.

Quest'ultima felice condizione appare minacciata dai vari ostacoli, che si oppongono alla libera espansione della città, co-

stituiti dalle colline a nord, dai borghi ad est e ovest, dalla cintura ferroviaria a sud. Lo studio dei provvedimenti urbanistici atti a risolvere i vari problemi è stato scisso nel tempo in due ben distinti capitoli: nel 1935 fu varato un piano di risanamento di Bergamo alta, elaborato dall'arch. Luigi Angelini, mentre solo nel 1942 si decise di procedere alla redazione di un piano regolatore generale e di ampliamento da sostituire a quello del 1927, affidandone l'incarico agli architetti Muzio, Gandolfi, Morini.

Il progetto di massima si im-

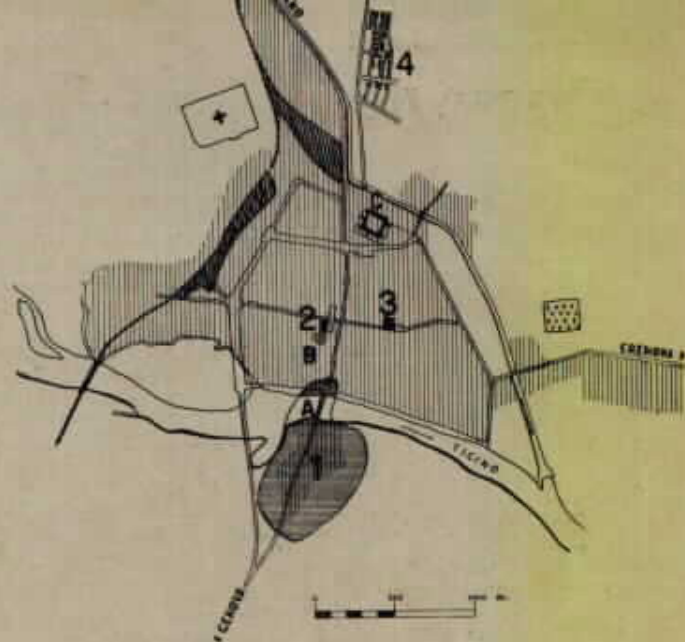
posta su criteri semplici, suscettibili di raggiungere soluzioni effettivamente e rapidamente realizzabili: tra l'altro è stata abbandonata l'idea di spostare verso sud la stazione ferroviaria, idea proposta dal vecchio piano regolatore, e praticamente irrealizzabile. Va infatti considerato che l'attuale stazione si trova già ai limiti dell'abitato e che il suo servizio interessa prevalentemente brevi percorsi, sicché un ulteriore allontanamento di essa non avrebbe potuto che incidere in modo negativo sull'intero funzionamento della città. Il provvedi-

mento più importante del nuovo Piano è costituito dal sovrappassaggio dei binari FF. SS. sull'asse nord-sud della città (viale Roma) che risulta proseguito fino all'aeroporto di Orio al Serio.

In tale modo si è reso possibile lo sviluppo verso sud dell'abitato, che viene ad innestarsi organicamente sulla stessa direttrice che forma la spina dorsale della parte esistente: la zona di ampliamento principale è infatti prevista a cavallo del prolungamento di viale Roma, e concepita come un organismo autonomo, completo di ogni



Bergamo. Schema del piano regolatore generale e di ampliamento. K - sovrappassaggio di Viale Roma sul parco ferroviario; A - zone di ampliamento.



Pavia. Schema dei piani urbanistici. 1. Piano di ricostruzione Borgo Ticino; 2. Piano particolare del centro cittadino; 3. Piano particolare della zona Piazza Municipale; 4. Quartiere INA Casa; A Ponte Sesto; B Duomo; C Castello.

servizio, con caratteri propri e cinto da spazi verdi. La chiave di tutto questo assetto urbanistico è evidentemente costituita dalla possibilità di trovare una buona soluzione per il sovrappasso delle linee ferroviarie: data l'importanza di questo particolare, l'Amministrazione comunale decise di bandire nel 1947 un concorso per la sistemazione del piazzale della stazione, del quale uscì vincitore il progetto degli architetti Angelini e Pizzigoni. Secondo tale progetto, viene mantenuto libero l'attuale viale Roma, che permette a chi arriva dalla stazione la visibilità di Bergamo alta, grazie ad uno sdoppiamento della sede stradale, che si ricongiunge poi al disopra del fabbricato viaggiatori, proseguendo verso sud nel sovrappassaggio. «In corrispondenza con quest'opera, si propone l'unificazione della stazione FF. SS. con quelle delle Valli Brembana e Seriana, raggruppando altresì in modo opportuno i vari edifici e servizi la cui funzione è connessa con la necessità precipua della zona.

A questo complesso di provvedimenti se ne affiancano naturalmente altri, relativi alla formazione di nuove zone residenziali e industriali ed al riordinamento del traffico. In particolare si è prevista un'arteria trasversale, approssimativamente parallela alla ferrovia, e sottopassante l'asse del futuro ampliamento, studiata per raccogliere in unica sede, separata dal traffico urbano, le provenienze sia da est che da ovest e per risolvere i percorsi di transito. Le penetrazioni possono avvenire invece lungo il nuovo asse di sviluppo, che, raccogliendo il traffico dall'autostrada e dall'aeroporto, si collega direttamente con il centro della città.

Eugenio Gentili

Piani urbanistici a Pavia

1. Zona ponte vecchio - Borgo Ticino.

Durante gli anni 1944 e 1945 i tre ponti di Pavia sul Ticino furono obiettivo di bombardamenti aerei, che provocarono la rovina del ponte ferroviario e danneggiarono gravemente sia il nuovo ponte della Statale dei Giovi, che il vecchio ponte coperto collegante la città col Borgo Ticino; quest'ultimo in modo tale da non consentire il ripristino ed anzi da rendere necessaria la completa demolizione.

Assieme a tali obiettivi principali rimase fatalmente colpita gran parte dell'abitato posto sulle due rive del fiume, soprattutto negli edifici posti in prossimità del ponte coperto.

Con decreto ministeriale 14 luglio 1948 la Città di Pavia venne compresa nel quindicesimo elenco dei Comuni danneggiati dalla guerra, con l'obbligo di adottare un piano di ricostruzione parziale limitatamente al Borgo Ticino e ad una zona sita sulla sponda sinistra del fiume.

L'incarico dello studio del piano di ricostruzione venne dato dal Comune di Pavia ad un Comitato composto dai sottotecnici tecnici membri della Commissione già nominata dal Consiglio comunale per la revisione del Piano regolatore cittadino: arch. Emilio Aschieri, ing. Aisace Astori, geom. Giovanni Ferrieri, arch. Giuseppe Merlo, ing. Eleseo Mocchi, ing. Carlo Sacchi, nonché dall'Ingegnere capo del Comune.

Detto Comitato ha provveduto allo studio del piano con la collaborazione dell'Ufficio tecnico comunale, il quale dopo aver provveduto all'aggiornamento delle mappe e a tutti i

rilievi ed accertamenti preliminari, ha redatto nella sua forma definitiva, il piano stesso in base alle direttive tracciate dal Comitato.

Il progetto di ricostruzione del ponte coperto, studiato dal Provveditorato alle OO.PP. per la Lombardia, in una nuova posizione con la quota del piano viabile più elevata e tenendo conto della eventuale aggiunta di una nuova alzaia sulla destra del fiume, ha determinato sia le sistemazioni in corrispondenza degli imbocchi del ponte, sia la rettifica dell'ultimo tratto di strada nuova, sia infine il tracciato della strada di accesso al ponte da sud.

L'asse stradale collegante il ponte vecchio alla statale dei Giovi sovrappone il traffico a questa diretta ed il traffico locale ai nuovi quartieri di Borgo Ticino; tutta la zona interessata dal Piano di ricostruzione avrà carattere residenziale con una densità media di 400 ab./ettaro; il tracciato viario ha un carattere prevalentemente a scacchiera.

Il Piano di ricostruzione già approvato dal Provveditorato alle OO.PP. della Lombardia è attualmente all'esame del Ministero dei Lavori Pubblici.

2. Pavia - Piano particolareggiato del centro cittadino.

Nel 1942 venne redatto a firma dell'ing. Aisace Astori, un piano particolareggiato del centro cittadino molto esteso.

Tale piano, per le vicissitudini del periodo bellico, non ha ottenuto l'approvazione ministeriale e quindi non è esecutivo.

L'urgenza di provvedere alla sistemazione della zona più centrale, ha reso necessaria la redazione di un nuovo Piano

particolareggiato, consistente in uno stralcio del piano precedente limitato al minimo indispensabile, così da poter essere sicuramente attuato nei termini di legge; ciò anche in considerazione della circostanza che una buona parte degli stabili è già di proprietà del Comune.

Nello studio del progetto è prevalso il criterio di demolire quasi tutti i fabbricati esistenti non essendo suscettibili di bonifica e di ricostruire quindi su nuovi allineamenti; saranno conservate le facciate prospicienti la piazza della Vittoria e la Chiesa di S. Maria Gualtieri, uniche costruzioni che presentano interesse artistico; i fabbricati conservati dovranno essere restaurati secondo i loro aspetti originari trecenteschi e quattrocenteschi.

I lavori di sistemazione stradale, il restauro degli edifici conservati e la conversione delle aree comporta un onere per il Comune di L. 82.000.000.

3. Costruzioni INA-Casa.

Allo scopo di raggruppare in un solo organismo i vari fabbricati da costruirsi a cura di Enti ed Aziende industriali il Comune di Pavia, con lodevolissima iniziativa, ha acquistato una vasta area a nord della città dando mandato alla Commissione del Piano regolatore, affiancata dall'Ufficio Tecnico comunale e dal Tecnico incaricato dalle principali aziende interessate, di studiare la sistemazione urbanistica.

Il Comune provvederà all'attrezzatura dell'area con la costruzione di tutti i servizi ed ha pure programmato una linea filoviariera di allacciamento al centro cittadino.

Enzo Cerutti

Avevamo sperato che l'attuazione del piano INA-Casa riuscisse ad impostare una forma nuova di rapporto e collaborazione tra colui che progetta e coloro che eseguono, tra chi ha bisogno della casa e colui che può darla, tra chi è preoccupato di inquadrare l'architettura in una nuova visione sociale e chi può ottenere una abitazione migliore proprio perché costruita con questi intendimenti, escludendo dal giro, con severi criteri selettivi, tutti quelli che in queste fioriture di cantieri vedono solamente un ottimo abirinto per realizzare i propri interessi.

Avevamo osato sperare che la gestione INA-Casa riuscisse a porre termini precisi in ogni settore, sicché gli intrighi, le complicità, i protezionismi, fossero banditi. Invece anche coloro che nell'ampia competi-

zione nazionale erano riusciti ad imporsi vedono, fin da questa prima fase sperimentale, che gli intrighi burocratici e i disonesti raggi degli incompetenti riescono ancora una volta a trionfare.

Che cosa rimarrà delle intelligenti iniziative e delle sane direttive del piano se poi concorsi intimi, assegnazioni confidenziali, ostracismi degli enti ad ogni realizzazione sperimentale riescono a falsare ogni fisiologia dello stesso? Su che piano si porranno certe soluzioni che vengono approvate nelle sedi periferiche da commissioni di dubbia preparazione e poi inviate a Roma con pressioni motivate da ragioni di disoccupazione, dello scadere di termini per contributi, ecc. ecc., ragioni valide in sé ma che diventano armi di disonestà in mano di coloro che ne approfittano?



1



3 e 4

A Venezia: "Stile palladiano o stile moderno?"

«Stile palladiano o stile moderno?». In questo modo la stampa ha ripresentato al pubblico il dibattuto problema della stazione di Venezia. Comunque è il caso proprio di rallegrarsi perché è stato ora approvato un progetto al quale apprima si era rivolta scarsa attenzione e che, improntato a criteri di sobrietà e semplicità, sembra risolvere dignitosamente un annoso problema.

Soltanto bisogna notare che una soluzione buona è poca cosa se si perde in un mare magnum di altri guai. Infatti si parla a Venezia di sopraelevare lo stabile posto su Rio Marin (quella a destra della foto n. 2) e in questi giorni si sta realizzando alla Riva degli Schiavoni la sopraelevazione dell'albergo Jorda di Savoia (foto n. 1). È chiaro che incide gravemente sull'aspetto secolare di Venezia questa corsa verso altezze, male rapportate all'ambiente, che condurrebbero ad una monotonia di forme tale da rendere meno incisive certe caratteristiche prettamente veneziane.

In questo nostro itinerario lamentale dobbiamo anche dire di quanto sta avve-

nendo dinanzi al taglio di paesaggio che inquadra la chiesa di S. Maria degli Angeli a Murano (foto n. 3 e 4). Qui è stata interrata una parte della laguna e si stanno organizzando cantieri per la costruzione di case popolari le quali verranno forse ancora una volta disposte a schiera come è stato fatto poco discosto e come se tale disposizione potesse essere la migliore e la più adatta all'ambiente.

Fatti come questo di Murano e di S. Nicolò dei Mendicoli (foto n. 5 e 6; nella foto n. 5 il fabbricato dovrebbe porsi dietro al pennone) confermano la violenza indiscriminata con la quale si interviene in troppi settori dell'aggregato urbano di Venezia.

Vogliamo chiudere questa corrispondenza segnalando ancora un caso di notevole importanza: la foto n. 7 riprende una parte della fondamenta della Madonna dell'Orto con le caratteristiche case, il campanile romanico ed il dinamico andamento dei profili. Qui al posto dell'antico muro (sulla destra nella foto) si vuole innalzare un fabbricato di sei piani per la lunghezza di trenta metri.

Ogni commento è inutile.



5



6

Situazione a Treviso

È tornata di attualità proprio in questi giorni la questione sul terzo stralcio del piano di ricostruzione attorno alla quale si dibatte il Consiglio comunale. Invece di attendere l'approvazione del Ministero si discute e si tende a raggiungere la possibilità di opporre il fatto compiuto ad eventuali deliberazioni od opposizioni superiori. Infatti da tempo, forse per preparare o convincere l'opinione pubblica, la stampa va pubblicando i progetti della nuova strada e dei vari edifici che dovrebbero affacciarsi sulla stessa.

È chiaro che un sistema di questo genere non tiene in alcun conto il parere già espresso dal Consiglio Superiore delle Belle Arti il quale fin dall'inizio si è opposto giustamente alle soluzioni proposte dal terzo stralcio. Da parte sua poi la Sovrintendenza alle Belle Arti con lettera n. 245 in data 6 febbraio 1950 ribadisce la sua opposizione e ricorda al Comune il parere già espresso dal Consiglio Superiore. Attorno a questi argomenti la opinione pubblica ha creato un'atmosfera accesa di polemica tanto da arrivare ad espressioni come quelle apparse nel «Milano-Sera» del 2 febbraio 1950. «Fu codesto signorotto, certamente di stampo medioevale, che in seno al Consiglio comunale propugnò (e tuttora propugna) la costruzione di una strada che dovrebbe unire due centralissime e frequentatissime arterie della città. Naturalmente allo scopo di valorizzare le aree fabbricabili che verrebbero a trovarsi ai lati della strada progettata. Il

propugnatore del progetto, che è un consigliere democristiano del Comune, è legato da stretti vincoli di parentela coi proprietari di queste aree. Viato però che per ragioni invalicabili la strada non può venir effettuata completamente, s'adopera con tutti i mezzi leciti ed illeciti, a far sì che almeno una parte di essa venga costruita e cioè quella parte che, mappe alla mano, taglierebbe le aree che gli interessano. Simili fatti e tanti altri ancora fanno facilmente desumere che la sistemazione definitiva della città è ancora un miraggio per il paziente popolo di Treviso». Non vogliamo con questo avallare spunti polemici su fatti e persone determinate ma solo riportare una eco tra le più salienti dell' acceso dibattito.

Nè questo è il solo caso da segnalare. Per nulla uniformandosi al parere del Ministero che si era pronunciato in favore della piazza all'innesto delle vie Armando Diaz e Collalto su corso del Popolo, nè seguendo le direttive più volte confermate dal progettista, il Consiglio comunale, con delibera consigliere n. 21727 del 5 dicembre 1949, si è pronunciato decretando in quella zona la costruzione di un altissimo caseggiato. La decisione tende ad alienare quello spazio reso libero da eventi bellici che durante questi ultimi quattro anni si è rivelato di grandissima importanza per la vicinanza di un albergo-ristorante, del teatro Comunale, e di enti amministrativi. Sorprende che il Comune sia potuto giungere a questa determinazione, contraddicendo al suo atteggiamento preso in precedenza e non tenendo affatto conto delle difficoltà di circolazione che verrebbero a determinarsi all'incrocio dell'arteria di penetrazione con corso del Popolo.

Bisogna ancora segnalare quanto sta per avvenire all'incrocio tra le vie Barberia, Ortazzo, Lombardi, Pola. Queste strade confluiscono in un piccolissimo alveo sul quale si affaccia il cinema-teatro Garibaldi. Non è difficile immaginare ciò che succederebbe in questa zona se proprio di fronte e a pochi metri dall'ingresso del teatro, si costruisse un caseggiato di cinque piani.

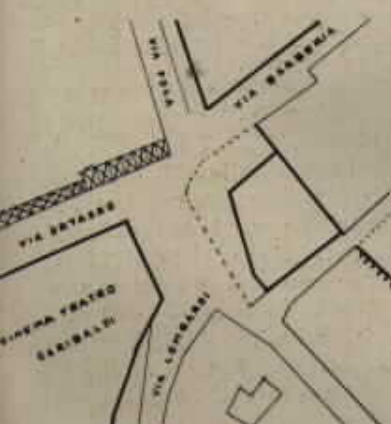


Fig. 1 - Treviso - Incrocio fra via Barberia, Ortazzo, Lombardi e Pola.
Fig. 2 - Treviso - Innesto di via Diaz e Collalto su corso del Popolo.



Schema del piano di Feltre.

Piano regolatore di Feltre

Con questa breve nota intendiamo segnalare la presenza del piano regolatore di Feltre studiato dall'arch. Alpago Novello e dall'ing. Luigi Meneghel.

Lo studio intende risolvere segnatamente dei problemi viari e di collegamento, esterni all'attuale centro abitato, in modo da agevolare notevolmente il traffico di transito. Questo traffico, per la confluenza su Feltre dei collegamenti con Primolano-Trento, con Belluno, con Treviso è usualmente intenso e quindi sovraccarico durante due periodi di punta: quello estivo della villeggiatura e quello invernale della stagione sciistica. Tutta la zona circoscrivibile si è ormai notevolmente attrezzata nel settore alberghiero e la presenza di magnifici campi di neve posti a breve distanza e resi accessibili in tempo brevissimo grazie ad impianti di seggiovie, ecc. esige delle attenzioni e dei provvedimenti.

Il piano infatti è stato studiato guardando alle cose con equilibrio, consenso di misura e con piena coscienza del ruolo che Feltre è in grado di ricoprire.

Questa aderenza alla realtà ha fatto sì che molte questioni sono passate dalla fase di progetto a quella esecutiva con organica naturalezza e sono già punti concreti di notevole importanza per il completamento della sistemazione.

I progettisti però hanno coordinato questo problema dei collegamenti con la necessità di stabilire i punti d'innesto di alcuni futuri lobi di ampliamento e con la ferma e amorevole cura di mantenere intatta la parte antica di Feltre migliorando anzi alcuni inquadramenti, nella zona cinquecentesca della città.

I progettisti hanno rigidamente rispettata la parte alta

di Feltre, che risorta sulle rovine dell'ultima distruzione ci è giunta nel suo aspetto cinquecentesco, e si sono limitati ad un solo intervento nella parte bassa. In quella zona cioè che si è andata sviluppando dopo il XVI secolo riguadagnando e quindi superando il limite dell'antica formazione romana.

L'intervento nominato riguarda il Largo Castaldi il quale costituisce oggi l'unico alveo a disposizione del centro sociale della città pur non essendo in verità che un trivio congestionatissimo.

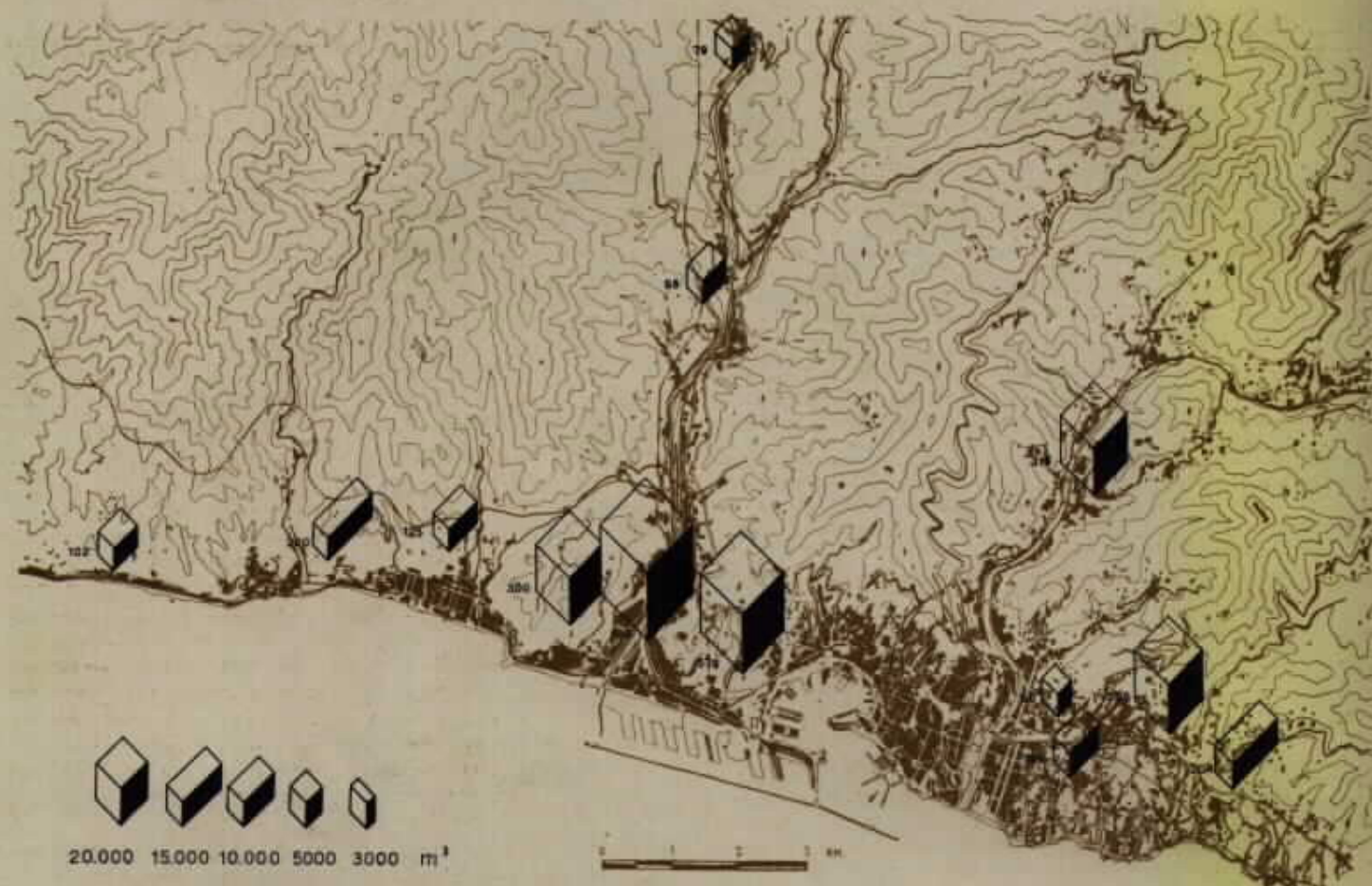
Lo studio di questo piano affronta quindi molto giustamente la costituzione di una zona di sosta, zona che, in un centro come Feltre, non poteva per ovvie ragioni essere trasferita troppo lontano dall'attuale Largo Castaldi. Per questo i progettisti pensarono di utilizzare un'area privata; essa infatti offrirebbe la possibilità di organizzare una zona di sosta dislocata in situazione felice, perchè tangenziale al traffico interno che continuerebbe a transitare su due delle congiungenti il Largo Castaldi con la periferia.

Alcuni feltrini però si sono irrigiditi dinanzi a questa soluzione, non tenendo conto evidentemente di due fatti molto importanti:

1° che la soluzione da un punto di vista di tecnica urbanistica si propone in modo molto convincente;

2° che la costruzione di questo allargamento vorrebbe dire non solo migliorare la circolazione nell'intorno di Largo Castaldi ma creare anche degli ottimi presupposti per iniziative d'ordine commerciale e per un aumento della vitalità di quella zona.

Giovanni Barbin



Le case del Piano Fanfani a Genova. Rappresentazione con volumi proporzionali alla cubatura. I numeri indicano il numero dei vani.

Liguria

Il Piano Fanfani in Liguria presenta nelle sue linee generali caratteristiche simili a quelle osservate nelle altre regioni. Il piano iniziale ha assegnato alla Liguria 1976 milioni, dei quali 823 per Genova, 60 per Imperia, 232 per Savona e 312 per Spezia. Inoltre il primo piano annuale prevede lo stanziamento di 1630 milioni, che vengono ripartiti in maniera analoga.

La città di Genova, per esempio, col piano iniziale ha potuto disporre di 752 milioni, dei quali 500 vennero assegnati ad Enti e 252 ad Aziende.

Le esigenze urbanistiche vengono prese in considerazione da questo piano tecnico-finanziario solo in modo generale. Si hanno, a tal riguardo, varie disposizioni contenute in diversi articoli della legge, dei decreti o delle deliberazioni, e che trattano dell'ubicazione del-

le costruzioni, della scelta delle aree, dell'indice di affollamento, dei tipi di alloggio e del costo massimo dei vani. Per Genova notiamo che la densità di popolazione non deve essere superiore ai 500 abitanti per ettaro, ossia 500 vani per ettaro, corrispondente ad un indice di fabbricabilità di $3,5 \text{ m}^2/\text{m}^2$; che il costo massimo per vano è 400.000 lire, delle quali il 6% viene assegnato al prezzo del terreno. Nel quadro di queste direttive, la scelta del terreno e l'esecuzione delle case, ossia la fase tecnico-costruttiva del piano, è lasciata all'iniziativa degli Enti e delle Aziende. Con queste premesse le costruzioni finanziate dal piano iniziale sono state eseguite in gran parte dagli interessati su terreni già di loro proprietà. La loro ubicazione non sembra però corrispondere ad uno sviluppo razio-

nale ed organico dell'agglomerato urbano.

Per sottolineare l'importanza del Piano Fanfani in rapporto all'attività urbanistica della città di Genova, ricordiamo che, mantenendo le assegnazioni nel limite attuale, esso richiede una disponibilità di 30 ettari di lotti fabbricabili. Questi 30 ettari di aree da cedere a prezzi stabiliti, superano di molto il quantitativo attualmente disponibile, per cui è facile prevedere forti ripercussioni sul mercato libero delle aree edificabili. Inoltre questi 30 ettari devono essere provvisti dei normali servizi pubblici, come acqua, luce, gas, fognature e trasporti; se tali condizioni mancassero, il Comune dovrebbe, secondo la Legge Fanfani, tempestivamente provvedervi, iscrivendo in bilancio le relative somme. Per diverse decine di ettari di terreno avente conformazione to-

pografica movimentata, occorrerebbero certamente somme rilevanti.

In urbanistica 30 ettari di lotti fabbricabili, con una popolazione di 15.000 abitanti, rappresentano 40-45 ettari di nuova superficie urbana, la quale oltre le nuove strade ed i servizi urbani, richiederà anche la sua parte di spazi verdi e di edifici pubblici. Si dovrà col Piano Fanfani tra l'altro provvedere a due o tre scuole di 20 aule, ad un numero uguale di campi da gioco, ad un ospedale da 150 letti, a due chiese e ad un cimitero di 2.000 m^2 . Quest'ampliamento dell'organismo urbano, già adesso individuabile, obbliga il piano regolatore a prevederne lo sviluppo; se non il finanziamento, almeno l'ubicazione delle opere a carico della comunità.

Alessandro Christen

Da tempo la redazione ci aveva chiesto notizie sullo sviluppo del Piano Fanfani. Abbiamo tardato a rispondere per evitare il rischio di dare giudizi avventati. Ogni motore, prima di essere messo in circolazione, deve stare a lungo sul banco di prova. Al principio tartaglia, starnutisce, singhiozza; i meccanici lo ascoltano, lo lubrificano, ci lavorano attorno di cacciavite e di chiave inglese; dicono di «metterlo a punto». E ciò fanno, se sono coscienti, con meticolosa e paziente cura. Alla fine il motore va, vien montato sulla macchina, tutto è pronto. Però attenzione, prima di usarlo a pieno regime, aspettate di aver percorsi tot chilometri. Altrimenti rischierete di sfiancarlo.

Oggi il cosiddetto Piano Sperimentale è chiuso; le prime case stanno per essere consegnate. Comitato di Attuazione e Gestione INA-Casa, i cervelli di questa attività (che succederebbe di un'aquila bicipite se le sue teste si bisticciassero!) sono certo ben consapevoli delle numerose debolezze che la fase iniziale ha rivelato: diversamente che senso avrebbe l'attributo di «sperimentale»? Noi restiamo ancora prudentemente in osservazione. Solo se quelle debolezze dovessero perseverare, meriterebbe di parlarne diffusamente.

Tuttavia, dalle prime schermaglie dello scontro grosso, il nostro osservatorio può trarre qualche notizia in chiaro.

Per quel che ci riguarda direttamente, diciamo subito che uno degli errori base, la mancanza di una visione urbanistica del problema, valica in gran parte le responsabilità degli organi direttivi. Qualche maligno, al principio, insinuava che al Piano Fanfani faceva difetto una cosa sola: un piano. Era la legge stessa che taceva del problema urbanistico, se non lo escludeva del tutto. D'altro canto, le amministrazioni che venivano a godere del provvedimento, invitate a cedere le aree gratuitamente, sce-

gliavano troppo sovente le più deprezzate ed infelici per fare con esse il bel gesto di un regalo. Basta citare il caso del comune di Roma che offriva all'INA-Casa un'area nella piana di San Paolo per un miliardo di lavori. Solo ad appalti fatti ci si rendeva conto di che denti aveva il caval donato: il piano di campagna tre metri al disotto del collettore di fognatura! E, notisi, che questo di Roma era il primo tentativo che la Gestione faceva per passare dalle «case in libertà» ad un raggruppamento studiato come insieme, se ancora non organizzato ed attrezzato.

In sintesi, tacendo delle pecche di cui riteniamo Comitato e Gestione fin troppo edotti, il piano sperimentale ha denunciato cose purtroppo già note: mancanza di sensibilità urbanistica nel centro legislatore, mancanza di intelligenza urbanistica nella periferia amministrativa.

Ginepro di difficoltà, in sostanza, per coloro che sono alla testa: bisogna pur darne atto ad essi. Così è da riconoscere nell'organo di attuazione la volontà di imporre al programma agilità e snellezza e nell'organo di gestione il coraggio dimostrato nel tentativo di salvare questa nuova iniziativa edilizia dalla bovinità di un'architettura burocratizzata.

Adesso, ad esperimento fatto, entrando nella fase di regime, ci sono grosse nubi all'orizzonte. Resta da vedere ove tira il vento. La normalizzazione, la scelta ed approvazione delle aree, la cernita dei tecnici esaminatori di progetti, lo studio di provvedimenti urbanistici, la disciplina e manutenzione delle case finite (questo che facciamo è un pizzicare stonato di chitarra a cento corde), tanti problemi essenziali e delicati di fronte al Piano e altrettanti nuvoloni. E il vento che spira verso l'INA-Casa si chiama fretta.

Lo scopo della legge, crediamo, non è solo quello di spendere tanti miliardi all'anno

per dar lavoro ai disoccupati, ma anche e soprattutto quello di costruire in maniera sana, con tutta la pazienza che ci vuole per riuscirci.

Il caso, ancora riguardante Roma, della scelta di un'area (32 ettari), questa volta acquistata e questa volta per tre miliardi circa di lavoro, è un sintomo ammonitore. L'area, proprietà degli eredi Torlonia, è sulla via Tuscolana all'altezza di Cinecittà, buona, pianeggiante, ben servita. Essa ha un solo neo, ma purtroppo lo ha sul naso e proprio vistoso: il Comune ha già per essa un piano particolareggiato, un piano approvato pochi giorni prima del contratto di vendita all'INA-Casa.

Per istinto non vorremmo occuparci delle fortune degli altri; ma qui c'è qualcosa che tecnicamente riguarda tutti. Le case Fanfani, ai sensi della legge 28-2-49, n. 43 del D. P. R. 22-6-49 n. 340 e del regolamento approvato con D. P. R. 4-6-49 n. 436, debbono costare 394.000 lire a vano, indipendentemente dall'incidenza del costo del terreno. Evidente che il rialzo di valore di un'area, conseguente all'approvazione di un piano particolareggiato, non può che influire negativamente sulla buona costruzione.

Ma non sono soltanto economiche le remore che compromettono la buona riuscita del nuovo quartiere. Tutti sanno che cosa siano i piani particolareggiati di Roma, crostate buone per i denti degli speculatori. Un urbanista inglese, scrivendo sulla nuova Roma, ha intitolato il suo articolo «Il terzo sacco». La situazione è molto meno pirotecnica di un saccheggio; qui non hanno vinto i lanzichenecchi; ha vinto invece la fiacida aridità della mancanza di idee. La nuova Roma è diventata e diventa tuttora la città dei professori di disegno di ornato; aggiornati allo stile «900».

Ebbene, nel caso presente, il piano che vincola l'area scelta va ad ogni costo accettato

com'è: non c'è tempo di fare varianti, non c'è tempo di aspettare.

Abbiamo detto che la gestione INA-Casa ha dato prova di coraggio resistendo alla mediocrità; temiamo però che con questo laccio al collo dell'urgenza le resterà da fare ben poco. Rapidità, snellezza non sono sinonimi di sommarietà. La gestione viene assediata dalle maestranze che protestano per indugi dei quali non si rendono conto, viene ossessionata dalle stazioni appaltanti che pretendono l'approvazione immediata di progetti spesso scandalosi. Ed i politici l'assillano in due modi: chi d'essi sta in agguato in attesa di inevitabili errori sui quali poter speculare, chi, d'altro lato, smanìa di poter diffondere dai banchi delle Camere la notizia di sicuro effetto del «goal» raggiunto: «Il Piano Fanfani costruisce tanti vani all'ora!».

Arriviamo a capire il «mugugno» di chi per sua natura non sta tanto a ragionare, ma la fretta di quelli che hanno la responsabilità di guidare, in tutta sincerità non la comprendiamo. Le case non sono bottiglie di Coca-Cola. Esse non devono esser buone per il giorno dell'inaugurazione, ma per anni ed anni. Son destinate in primo luogo (almeno in teoria) ai lavoratori più umili; devono essere solide, molto più solide di quelle dei Parioli. Ci vuol tempo a studiare dove farle, ci vuol tempo a progettarle bene, ci vuol tempo a costruirle bene.

«Sono troppo povero per comprare scarpe a buon mercato», così dice un proverbio. Siamo troppo poveri per costruire case coi criteri e coi metodi del Genio civile e degli Istituti delle Case popolari.

Si vuole un parere? Ebbene, a giudicare dai fatti, all'inchiesta della nostra redazione risponderemmo questo: per la troppa fretta, per anticipo allo scoppio, il Piano Fanfani picchia in testa.

Federico Gorio



Emilia

Case del Piano Fanfani a Bologna

Quando ancora tanta parte di una popolazione, subendo le conseguenze gravissime di una guerra, è costretta a vivere in ambienti e in condizioni assolutamente negativi, quando una Amministrazione per togliere l'uomo dalla strada è costretta a chiudere una scuola, quando cioè non è possibile soddisfare il diritto di tutti a una casa dignitosa, il primo impulso verso una iniziativa concreta che tenda ad alleviare un tale stato di cose è di accettazione

e di adesione. Accettazione e adesione che si estende all'operato di tutte le persone che fanno di quella iniziativa una cosa operante.

Con questa posizione che potrebbe anche essere ritenuta sottintesa, ma che è bene ricordare, ogni nota o critica a quella iniziativa acquista un particolare valore, diviene anche per l'urbanista, la manifestazione del desiderio non di considerare l'oggetto dell'iniziativa come elemento di una

propria «esperienza» ma come l'oggetto di un impulso meno preoccupato di sé, più immediato e umano; come ricerca cioè di un affiancamento e di una collaborazione.

È questa quindi, in particolare, la posizione che sembrerebbe doversi presupporre alla base di ogni critica al Piano Fanfani.

Il Piano nella sua fase sperimentale e in quella successiva di attuazione ha previsto lo stanziamento per il comune di

Bologna dei fondi relativi alla costruzione di 373 appartamenti per complessivi 1854 vani; di tale complesso la maggior parte è attualmente in fase di avanzata costruzione.

Ad eccezione di alcuni casi relativi ad edifici di Enti privati e sulla ubicazione dei quali il Comune non ha esercitato un opportuno controllo, le abitazioni sono previste raggruppate in due nuclei: uno, quello di maggior consistenza, è situato a levante della città in buona



I volumi sono proporzionali alla cubatura degli edifici e i numeri indicano i vani relativi.

posizione e in prossimità della rete tranviaria, l'altro a ponente, relativo a costruzioni non ancora iniziate è previsto in zona meno opportuna. Il terreno, infatti, che allo stato attuale è ancora adibito ad uso agricolo, è particolarmente impermeabile e sensibilmente più basso della quota stradale, inoltre la zona è al confine dell'area di rispetto cimiteriale e più distante dalla rete tranviaria almeno secondo l'attuale situazione stradale.

Tanto nel primo che nel secondo caso i due nuclei sono stati previsti come elementi componenti di quartieri autonomi che verranno costituiti dalle successive espansioni della città.

Nel complesso comunque l'intervento dell'Ufficio tecnico comunale è riuscito a dare una certa consistenza ai due nuclei e presupponendo gli opportuni lavori di sistemazione relativa al nucleo di ponente si può ritenere accettabile la soluzione in sede di impostazione generale.

Per un esame urbanistico più dettagliato il nucleo a levante è l'unico che per la sua consistenza possa essere considerato. Constatato che in esso le costruzioni vengono eseguite secondo una buona progettazione, il disegno con cui sono stati sistemati i vari edifici induce ad alcune considerazioni:

— L'orientamento degli edifici, tutti biesposizionali, è stato realizzato secondo un asse circa sud-est, nord-ovest in modo che un lato di ogni casa e precisamente quello relativo alle camere da letto, è esposto a nord-est. Dato che la zona prescelta era praticamente libera da ogni soggezione a una edilizia esistente e dato che buona parte delle strade relative al nucleo sono di costruzione contemporanea al nucleo stesso, non sembra che sussistessero motivi tali da rendere impossibile una maggior libertà di orientamento.

— Una disposizione degli edifici orientati con il loro asse longitudinale secondo quello eliotermico avrebbe migliorato notevolmente l'abitabilità delle case, rendendo possibile anche un miglior sfruttamento della visuale della collina, che viceversa rimarrà visibile solo alla prima fila di case. Con tale soluzione sarebbe stato facile eliminare la striscia di terreno non lottizzato ad ovest del nucleo e che potrebbe, allo stato attuale delle cose, dar luogo a una edilizia che potrebbe nuocere alla composizione di tutto il nucleo.

— Anche agli effetti di dare una possibilità di accesso con autoveicolo ad ogni casa sembra che si sarebbe potuto evitare la costruzione di una strada. Ciò, oltre che concorrere a una maggior unità del nucleo, avrebbe anche rappresentato una economia abbastanza sensibile.

— Sembrerebbe che lo spazio centrale, con una soluzione meno spezzata tra le due strade e l'aiuola avrebbe potuto assolvere a necessità particolari, quale uno spazio per giochi, contribuendo a dare una mag-

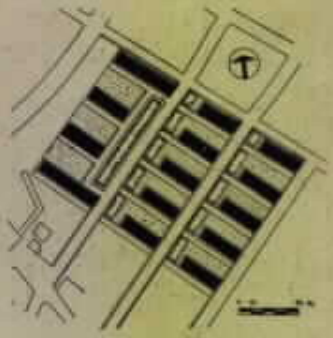
giore intimità alla vita del nucleo.

— La rottura, comunque, determinata nell'allineamento degli edifici per raggiungere un certo spazio interno è già un elemento positivo specie se contrapposto alla monotona regolarità con cui temi simili sono stati quasi sempre risolti.

La locale Sezione dell'Istituto ha promosso una riunione, durante la quale sono stati trattati anche problemi relativi al piano INA-Casa. L'Ingegnere capo del Comune, presente alla riunione, ha fatto notare alcuni aspetti del problema e particolarmente quelli relativi al coordinamento dei suoi futuri sviluppi. In particolare è stato reso noto che l'Amministrazione comunale ha iniziato le pratiche per l'acquisto di aree. E' stato fatto presente, però, come gli oneri relativi alla costruzione delle strade e dei servizi costituiscano un peso particolarmente grave per l'Amministrazione. Inoltre le trattative da parte dell'Amministrazione stessa presentano difficoltà particolari per la tendenza immediata al rialzo, a cui sono soggetti i costi delle aree verso cui l'Amministrazione dimostra una sua attenzione. Comunque, il Comune conta di far fronte alle

prime necessità provvedendo alla sistemazione con le opportune opere di un'area di circa 25 ettari di terreno per la costituzione di un quartiere a levante della città e inoltre è probabile che venga decisa la costituzione di un secondo quartiere posto a ponente in modo da ottenere una più distribuita ubicazione dei vari quartieri.

Agli effetti della possibilità di dotare questi nuclei di abitazioni con edifici di destinazione particolare, negozi, caffè, ecc., è stata constatata e lamentata l'impossibilità di costruire questi edifici particolari nell'ambito del piano INA. Secondo quanto previsto dalla relativa legislazione non è possibile neppure destinare a negozi il piano terreno degli edifici residenziali. E' stato fatto presente però che, con opportuni accorgimenti da parte del Comune, l'Amministrazione avrebbe potuto da tale stato di cose trarre una possibilità economica, cedendo aree che, per la loro posizione rispetto al complesso delle abitazioni, potrebbero da queste essere particolarmente valorizzate e dal Comune destinate alla costruzione degli edifici necessari al buon funzionamento di un centro.



Bologna: Planimetria del nucleo di case a levante della città.

L'aver concentrato tutte le case in un gruppo è un primo passo verso la formazione di un quartiere, ma non è sufficiente. Questo raggruppamento manca di uno o più centri locali, manca di attrezzature, e, come composizione spaziale, manca di articolazione, di scioltezza, di visuali, di dosatura degli spazi. È in sostanza ancora uno schema astratto, non un quartiere organizzato. (n. d. r.)

Due assenze alla Mostra della Ricostruzione

Si è chiusa a Bologna a fine febbraio la «Mostra Municipale della Ricostruzione», indetta dalla Amministrazione comunale e allestita nel Salone del Podestà con l'intendimento di fare una «sintetica esposizione dell'attività comunale negli ultimi quattro anni».

Lo spazio riservato nella mostra al settore urbanistico e alle discipline affini, spazio inverosimilmente alla luce dell'attività urbanistica della città, è stato invece completamente esaurito con l'esposizione di disegni, fotografie e grafici; il settore così si presentava al visitatore con un suo particolare tono e una sua certa ostentata consistenza.

Una tra le novità che costituivano il lato divertente della Mostra era, a giudicare anche dall'interesse dimostrato dai ragazzi, oltre alla lucente vettura tranviaria in scala ridotta, una passerella che sorpassava un grande plastico e dalla quale il cittadino poteva divertirsi a cercare questo o quel punto noto della città e poco più. Al di là della passerella e del plastico, che costituivano l'introduzione al settore urbanistico, si svolgeva tutta l'esposizione dei disegni, delle fotografie, dei grafici che illustravano fatti passati, presenti e futuri (?). Così era esposto il piano di ricostruzione, alcuni studi particolari di esso, una tavola del Piano del 1889 fatta a cura dell'Ufficio Edilizia e Arte, alcuni progetti molto discutibili di case, scuole e caserme, qualche incrocio stradale con sistemazioni

a verde, uno studio di sistemazione della zona adiacente la Montagnola, molte fotografie, ecc.

Si notava però, tra tutto questo materiale, una assenza e quella tavola del piano del 1889 era lì a ricordarla; l'assenza era del piano regolatore, assenza lunga dal 1889 ad oggi, ma che per la somma di motivi particolari poteva essere in un certo senso giustificata; l'assente ingiustificato, invece, era un filo conduttore, un ragionamento che collegasse quei vari progetti, che desse loro un senso, uno scopo che li giustificasse e li coordinasse; tutto questo, il senso, il ragionamento, lo scopo il filo conduttore era veramente «il grande assente» e anche era assente ingiustificato.

Una via Lama allargata di due metri, vita nuova dataci dal Piano di ricostruzione, la sua nuova lottizzazione, il suo profilo, i suoi portici archeggianti o una aiuola prevista a Porta Saragozza o in piazza S. Francesco, un plastico con segnate sopra le cooperative e i serbatoi dell'acqua e le modifiche della rete tranviaria, un progetto di verde sul fianco della Montagnola, tutto ciò ben disegnato e simpaticamente presentato, tutto ciò è niente, serve per illudere e per illudersi ma continua ugualmente a essere niente.

Ma perché si sposta tutto un filo stradale e si rifà una lottizzazione? per due metri di sezione stradale? per passar da 10 metri a 12? Era necessario al traffico? Serve? È sufficiente?

Perché si rifà una lottizzazione, si fanno i comparti? così, con i due metri in più e così lottizzata è più igienica? È sufficientemente più igienica? La strada diviene più bella? La gente si affaccerà più volentieri? È questa l'Urbanistica?

Certamente no. Bologna ha come tutte le città i suoi particolari problemi e quelli più generali, comuni a tutte e questi e quelli non si risolvono né con l'allargamento di via Lama né con le aiuole di Porta Saragozza, così non si risolve il problema né lo si evita, lo si ignora. Questo è ciò che dimostra la Mostra.

La popolazione si riunisce in sede propria, discute e scrive sui giornali su questioni strettamente urbanistiche; organizzazione del centro, problema alberghiero, via Roma, anelli tranviari, aeroporto, sono argomenti trattati e discussi nella città da tutti.

L'unica che non se ne interessa è l'Urbanistica, essa veramente, a Bologna, è la grande assente.

L'Ufficio Tecnico Comunale ha terminato in questi giorni la compilazione di uno studio di piano della città.

Sembra così che la situazione particolarmente grave di Bologna, che dal 1889 non ha più avuto un piano, stia per risolversi.

Ci auguriamo che tale studio effettivamente rappresenti per l'attività urbanistica quel filo conduttore di cui prima abbiamo lamentato l'assenza.

Renzo Sansoni



Toscana

Piano regolatore di Arezzo

Arezzo sorse sulle pendici di un colle alla confluenza delle fertili valli dell'Arno e della Chiana in località favorevole allo sviluppo di un centro urbano in funzione di capoluogo regionale; sul colle dominante il piano fu edificata la fortezza etrusca e nelle pendici sud di esso trovò protezione la prima comunità aretina di agricoltori e di commercianti. La piccola borgata si estese gradatamente sempre più verso il piano. Fino a tutto il secolo XI il centro ebbe dimensioni modeste e forma irregolare, ma col secolo XIII si sviluppò rapidamente con una particolare maglia stradale costituita da strade parallele alle curve di livello e da altre, a

queste ortogonali, seguenti la linea di massima pendenza.

Lo sviluppo successivo fino alla metà del secolo XIX, avvenuto principalmente lungo le strade che conducevano verso l'esterno, ha poi modificato, senza però alterarla, la vecchia struttura chiusa e concentrica in una struttura aperta. Fino a qui la città ha conservato un organismo chiaro costituito principalmente da un « centro » rappresentativo situato sulla cima del colle, da varie zone residenziali digradanti verso il piano disposto attorno al nucleo rappresentativo e da zone residenziali radiali periferiche collegate direttamente al centro urbano. Lo sviluppo edilizio

avvenuto dopo la metà del secolo XIX saturando in massima parte le vaste aree verdi rimaste tra le zone periferiche radiali ha soffocato la struttura libera della vecchia città. Le zone residenziali « a terrazze » digradanti verso la campagna libera perdono ora la loro caratteristica principale; le « zone radiali », una volta aperte verso l'esterno, ora si confondono con i nuovi quartieri. Questi quartieri poi si sono sviluppati disordinatamente e quasi sempre senza un piano prestabilito; là dove questo esisteva ha avuto intenti puramente scenografici e monumentali (la piazza Guido Monaco, i portici lungo la via Roma).

L'economia di Arezzo è prevalentemente agricola: nella periferia si svolgono importanti fiere e mercati di bestiame e di prodotti ortofrutticoli che provengono dalla valle di Chiana, dal Casentino e dalla valle Tiberina.

La lottizzazione originaria interna della città è quella caratteristica dei centri agricoli: vie strette per il modesto carreggio; ampie corti sulle quali si affacciavano fabbricati dell'industria agricola, abitazioni e stalle.

Le zone cittadine secondo la loro attribuzione sono oggi sostanzialmente quattro:

- A) centro amministrativo religioso;
- B) centro commerciale;
- C) zona residenziale;
- D) zona periferica con industrie e abitazioni.

Schema di piano regolatore generale.

I progettisti hanno fatto precedere lo studio del piano di ricostruzione da quello di uno schema di piano regolatore generale attualmente in via di completa definizione.

Traffico. - Per la soluzione del problema ferroviario è stato proposto l'abbassamento del piano di ferro sotto quello di campagna; così il collegamento tra città e dintorni potrà svolgersi liberamente pure rimanendo il servizio di stazione vicino al centro.

Le strade esterne sono in questo primo schema lasciate invariate ma, a parer nostro, sarebbe opportuno che nella progettazione definitiva del piano regolatore generale l'esame venisse portato su un territorio più vasto e comprendesse lo studio di un organico tracciato di arterie di transito ad evitare che il traffico che non interessa direttamente il centro graviti sul viale di circosollazione ormai inglobato nell'aggregato urbano.

Zonizzazione. - Le industrie vengono distribuite a nastro in regione « Pesciola » servita dalla ferrovia e da importanti arterie di traffico. Nuclei residenziali operai potranno sorgere parallelamente ad esse lungo la direttrice segnata dalla via Vittorio Veneto.

Le importanti officine mecca-

niche del « Fabbicone » sorte erroneamente nelle immediate vicinanze dell'aggregato urbano ostacolano oggi il naturale e logico sviluppo edilizio residenziale nella zona a sud della città compresa fra le mura e la chiesa di S. Maria delle Grazie. I progettisti, con provvedimento opportuno, hanno previsto che quelle officine vengano trasferite, quando i loro impianti dovranno essere rinnovati, nella zona che dal piano generale è stata assegnata alle industrie: in tal modo la zona residenziale potrà svilupparsi liberamente.

Aderente alle mura viene sistemata una fascia continua di verde pubblico e per gran parte del loro perimetro viene tracciato un viale di circosollazione. La zona sportiva e lo stadio sono previsti a ovest della città.

Piano di ricostruzione.

Danneggiamenti e distruzioni. - Arezzo ha avuto danneggiati o distrutti quasi tutti gli edifici pubblici e cinquecento abitazioni private per circa 200.000 metri cubi di volume edilizio; 10.000 persone sono rimaste senza tetto. Sono stati inclusi nello studio del piano di ricostruzione soltanto i quartieri di S. Spirito e del Colcitrone.

Zona di S. Spirito: D.T. 500 ^{ab}/_{ha}

$$\frac{\text{Area coperta}}{\text{Area dei lotti}} = \frac{A_c}{A_l} = \frac{7}{10}$$

Il nuovo centro commerciale di Arezzo manca di una piazza per la sosta delle numerose persone che giungono dalla campagna in città per trattare gli affari.

Il piano di ricostruzione prevede la formazione di una piazzetta pedonale porticata alla quale si attesti la zona commerciale distribuita a nastro sulla via Vittorio Emanuele; dalla piazza una strada pedonale, in parte coperta, immette nei pressi della stazione ferroviaria; sono previsti vicini posteggi in collegamento col viale di circosollazione.

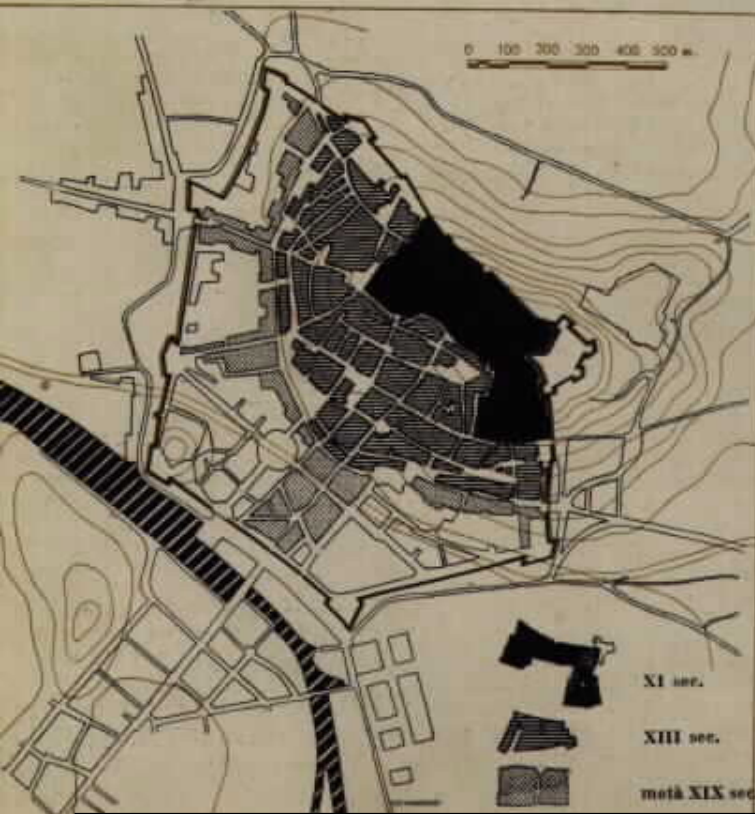
Zona del Colcitrone: D.T. 400 ^{ab}/_{ha}

$$\frac{A_c}{A_l} = \frac{4}{10}$$

Il diradamento edilizio prodotto dalle distruzioni è qui stato conservato in gran parte dai progettisti per il risanamento del quartiere: negli spazi liberi lasciati dalle distruzioni al limite del nucleo storico della piazza Vasari, essi hanno previsto la creazione di terrazze panoramiche dalle quali si gode la vista ravvicinata dei monumenti dominanti che precede quella più ampia dagli spalti della fortezza Medicea.

Questo nuovo tema è stato abilmente inserito nel quadro dei percorsi caratteristici che nell'interno della città dal piano raggiungono la cima del colle.

Schema di ampliamento della città di Arezzo.





Il piano di ricostruzione del centro di Arezzo. Simboli dei piani particolareggiati. Col tratteggio fitto inclinato a 45° sono indicati i monumenti storici.

Nuova zona residenziale semi-intensiva. D.T. = 200 ab/ha:

$$\frac{Ac}{Al} = \frac{4}{10}$$

La zona è compresa fra le mura e le vie Garibaldi Crispi

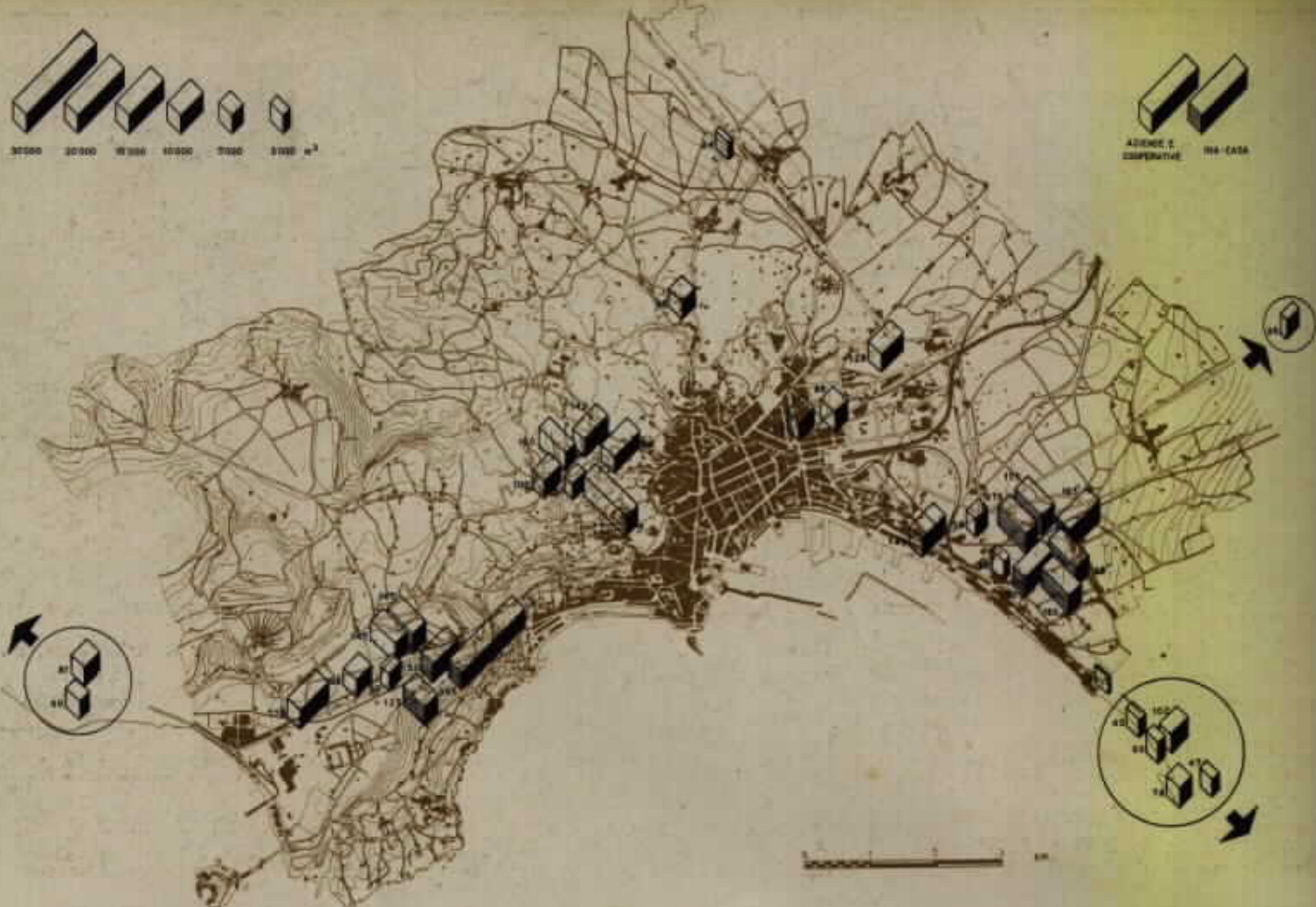
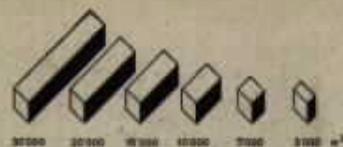
e Margheritone a sud della città. L'esposizione a sud, la vicinanza al centro e ai giardini dell'Anfiteatro romano, che verranno destinati a Parco pubblico, hanno favorito per il nuovo nucleo residenziale questa zona che è quasi completamente

libera da costruzioni esistenti.

I mercati vengono riordinati e organizzati sulla piazza Sant'Agostino dove questo quartiere s'innesta al centro della città. Viene così liberata dalla congestione del mercato al mi-

nuto la piazza Vasari che ormai risulta troppo angusta e sacrificata per le necessità di spazio e di igiene richieste dal mercato moderno.

Fernando Clemente
Leonardo Savioli



Campania

La distribuzione delle case del Piano Fantani a Napoli. Pur essendo alquanto ravvicinati i gruppi di abitazioni non sono ancora risolti nel senso di formare dei quartieri. I volumi sono proporzionali alla cubatura degli edifici e i numeri indicano i vani relativi.

Calabria

Necessità del piano regionale in Calabria

La Calabria, un tempo fiorente, è ora annoverata fra le « zone depresse » della Nazione.

Dopo la visita fatta in Sila dall'on. De Gasperi le gazette ed i settimanali in rotocalco hanno inviato in quelle terre i loro corrispondenti a condurre inchieste giornalistiche di carattere più o meno demagogico.

Non vi sarebbe stato bisogno di tutto questo. La questione meridionale in generale e le condizioni della Calabria in particolare sono più che note essendosi, anche in passato, scritto abbastanza e promesso ancor di più. Ma alle promesse ed agli scritti non è mai seguita quell'opera di rinnovamento che tutti ci aspettiamo. Si parla ora di una legge e dell'erogazione di miliardi a favore della bonifica silana, ma tutto il territorio ha bisogno di nuove strade e di ferrovie; altre zone necessitano di bonifica; centri abitati abbisognano di fognature e di acquedotti, di scuole, ecc. Non si tratta di individuare i problemi, ma piuttosto di risolverli e di programmarne le soluzioni, nonché di coordinare le opere.

Noi pensiamo che in attesa dell'erogazione dei fondi promessi dallo Stato sia necessario, anzi urgente, preparare un piano territoriale che indichi, in or-

ganica sintesi, la funzione delle zone, la specie, la preminenza e l'entità delle opere atte a meglio valorizzare sotto ogni aspetto la Regione calabrese: quella Regione che, nonostante il secolare abbandono ed il malgoverno dei passati regimi, nonostante le avversità di una natura, non sempre provvida, ispirava all'archeologo Paolo Orsi le seguenti parole: « La Calabria, lunga ed angusta lingua di terra, protesa con le sue montagne centrali, tra due mari, quasi a stender la mano alla Sicilia, appunto per questa sua peculiare configurazione, presenta, come poche regioni d'Italia, panorami di una incomparabile bellezza e vastità. Nell'interno, a brevi passi dalle coste, s'ergero ripidi monti con carattere alpestre, con dense e cupe selve; clima rigido di inverno, freschissimo di estate: lungo le coste, invece, clima e flora assolutamente meridionali, eguali, soprattutto nella metà inferiore della penisola, a quelli della Sicilia. Le valli di erosione che si partono dal crinale appenninico, per lo più brevi ed anguste, offrono al turista panorami di suggestiva bellezza soprattutto negli sbocchi a mare visti dall'alto. Dalla divina vallata del Crati a Reggio affascinante, è tutta una sequela, una fantasmagoria di





Il rione Libertà a Potenza. In primo piano le case per i senza tetto del Genio Civile. I fabbricati più alti e più densi che si vedono in alto a sinistra sono stati costruiti in precedenza dall'Istituto Case Popolari.

marine, di colli, di monti, di ostiere, che si immergono nel glauco mare, e nelle quali sono qua e là incastonate, gemme preziose, le reliquie di grandi ed illustri città greche, che resero famosa questa Italia antichissima, questa regione benedetta ».

Domenico Andriello

Il piano della Sila

In data 16 marzo il Senato ha approvato i «Provvedimenti per la colonizzazione dell'altipiano della Sila e dei territori limitrofi contermini». Con questa legge vengono affidati nuovi e più vasti compiti all'«Opera per la valorizzazione della Sila», costituita con legge 21 dicembre 1947.

Essa potrà, in base alla nuova legge, operare su di un complesso di circa 60 mila ettari con un fondo di 20 miliardi.

L'Opera si propone di predisporre un organico e particolareggiato studio di trasformazione e di colonizzazione del comprensorio con la costruzione di case coloniche e di villaggi agricoli. A tal fine è stata costituita una commissione speciale, composta di architetti, tecnici delle costruzioni ed agronomi, alla quale sono stati chiamati il prof. Colommetti, presidente del C.N.R., il prof. Visentini, presidente del Consiglio superiore del L.L. PP., ed i professori Astengo, Cosenza, Croce, Galli, Giandotti, Michelucci, Rossi-Doria, Samonà, oltre che gli ingegneri Lunghini e Molinari; essi si sono riuniti a Roma il giorno 11 marzo per concordare un primo programma di lavoro.

(n. d. r.)

Lucania

Potenza, capoluogo della Regione lucana, è una città situata in posizione pittoresca su un crinale dominante la valle del Basento. In questi ultimi tempi la sua edilizia ha subito un forte incremento, con accentuata tendenza a scendere verso valle, ma senza un piano organico e senza un adeguato regolamento edilizio.

Nel 1934, fu bandito un concorso per la compilazione di un piano regolatore, vinto dal gruppo di progettisti capeggiato dall'arch. Nicolosi, ma tale piano

non ebbe però sanzione legale perchè l'Amministrazione comunale del tempo non si preoccupò di adottarlo ufficialmente, sebbene lo abbia in minima parte realizzato sistemando malamente la piazza Mario Pagano ed iniziando il risanamento del rione Addone rimasto poi incompiuto.

L'espansione avviene ora pertanto in maniera non sempre razionale, anche se grazie all'opera del dirigente la Sezione urbanistica di quel Provveditorato alle OO. PP. si è potuto creare un nuovo quar-

tiere, evitando di compromettere in maniera definitiva la zona rione Libertà.

Se il comune di Potenza avesse avuto un piano regolarmente approvato, avrebbe potuto impedire recentemente all'A.N.A.S. di costruire sui fianchi della bella collina di Montereale, a pochi passi dal nuovo rione Libertà, quel «casello doppio», che deturpa quel terreno, che molto opportunamente dovrebbe essere vincolato a parco pubblico.

Domenico Andriello





Alberobello. Veduta generale del caratteristico paesaggio di trulli, deturpata dalla nuova casa alta.

Puglie

Alberobello

Alberobello, la città dei trulli — è forse la ricchezza artistica più importante che possiede la regione.

Dalla passeggiata panoramica che domina il paese e dalla quale è possibile ammirare lo stupendo spettacolo del complesso edilizio dei trulli, si erge una casa popolare a 4 piani, stagliantesi nettamente sull'orizzonte.

Ognuno può apprezzare il mirabile senso di rapporto esistente tra la mastodontica mole dell'edificio e la congerie delle piccole costruzioni che, povere, ne rimangono addirittura schiacciate.

Mirabile pure il tentativo di

accordo tonale, impostato sull'adozione di colori — riteniamo volutamente contrastanti tra di loro — e contro qualsiasi logica tonale.

Ci si domanda: come mai la Sovrintendenza ai Monumenti, alla quale è devoluto il compito della protezione delle bellezze naturali, è stata completamente assente e non solo in sede di approvazione del progetto, bensì per tutto il lungo tempo occorso per la costruzione?

O forse è troppo occupata a moderare gli slanci temerari di quanti si battono per una moderna espressione dell'architettura?

La questione del piano regolatore a Bari è stata finalmente superata. Dopo lunghe discussioni il Consiglio comunale ha deciso nella seduta del 24 gennaio, la rielaborazione e lo aggiornamento del piano Petrucci, affidando il compito ad un professionista notoriamente apprezzato nel settore urbanistico, che per la specifica competenza degli studi e per esperienza di opere compiute dia affidamento dei migliori risultati che s'intendono conseguire.

Questa sembrava a noi la soluzione più logica ed oggi la più comunemente adottata in paesi dove l'urbanistica non è solo gioco di parole, ma un gruppo di tecnici aveva contrastato questa tesi con la proposta di un concorso, magari tra professionisti della regione ovunque residenti.

Il problema ora è impostato: occorre non perdere ulteriore tempo, mettendosi seriamente al lavoro per portare il piano all'approvazione il più rapidamente possibile.

Nella stessa seduta il segretario generale del Comune professor Giacobelli ha presentato una relazione sulla realizzazione del piano regolatore della città vecchia. La relazione, davvero completa nei suoi dati, richiede fondamentalmente il concorso dello Stato nella misura del 60% della spesa complessiva per il risanamento della città vecchia e l'assunzione a carico dello Stato della spesa per la costruzione di alloggi popolari per la sistemazione delle famiglie più bisognose, che rimangono prive di abitazioni a causa delle demolizioni da eseguire.

Il piano di ripartizione degli oneri è il seguente:

a) Opere ad esclusivo carico

Piano regolatore a Bari

dello Stato:

Costruzioni di alloggi popolari per le famiglie da sfrattare dalle abitazioni da demolire o risanare L. 1.600.000.000.

b) Opere a carico dello Stato e del Comune nella proporzione rispettivamente del 60% e del 40%:

Espropri e demolizioni fabbricati L. 354.348.000.

Sistemazioni e pavimentazioni stradali L. 232.120.000.

Rifacimento prospetti fabbricati tagliati L. 237.600.000.

Fognature L. 100.000.000.

Totale L. 924.068.000 di cui L. 554.440.800 a carico dello Stato e L. 369.627.200 a carico del Comune.

Quota sui lavori di risanamento di competenza di privati dell'importo di 500.000.000 Lire: 120.000.000 a carico dello Stato e 80.000.000 a carico del Comune.

In totale l'onere statale è di L. 674.440.800 e quella comunale di L. 449.627.200.

A Taranto

Taranto merita una citazione a parte. La città manca ancora di un piano regolatore, pur essendone stato progettato uno nel periodo immediatamente precedente il 2° conflitto mondiale e che per ragioni contingenti non fu potuto portare alla superiore approvazione.

La città in continua ascesa sente cosa significhi la mancanza di un piano. Molto saggiamente l'Amministrazione comunale ha deciso di fare rielaborare il piano dallo stesso architetto dando le nuove direttive apparse ora necessarie per una sua impostazione adeguata.

Problemi urbanistici di Brindisi

I problemi fondamentali della città si possono ridurre a due: piano regolatore e zona industriale. Parliamo questa volta del primo, rimandando ad una nostra prossima nota l'argomento della zona industriale.

Il piano regolatore della città è limitato — come del resto per altre città pugliesi — al solo vecchio nucleo e comprende un piano di sistemazione interna e diradamento edilizio. Nel complesso esso risponde alle caratteristiche della città, ma data l'edilizia priva spesso di ogni carattere d'arte, può essere migliorato in più d'un punto e questo soprattutto con i piani particolareggiati, da farsi possibilmente con un concetto unitario, concetto che non ci sem-

bra sia stato sino ad oggi seguito.

Non è da pensare naturalmente, come si è sentito dire da qualcuno — per la verità del tutto digiuno persino dei rudimenti della materia — a lavori di sventramento tanto da rettificare, allargare e introdurre il traffico nel centro, ma a un piano da realizzare per gradi, che crei un insieme meno da paese e dia un carattere a questo capoluogo di provincia. In quest'opera a respiro più ampio un posto importante spetta al quartiere Casale che va valorizzato con i milioni messi a disposizione dell'INA-Casa, e progettato in modo meno banale di quello da noi visto e che risente dell'Urbanistica da geometri.



Plastico del nuovo quartiere satellite a Bari.

Non possiamo che plaudere all'iniziativa del quartiere satellite barese. Un unico appunto ci sia concesso, ed è sulla estrema rigidità di impostazione ortogonale, che troppo ricorda gli astratti schemi polemici dell'anteguerra. Se chiediamo una maggiore scioltezza non è per desiderio di un nuovo formalismo, ma per l'intima esigenza di una maggiore articolazione delle parti, di una più netta individualità degli elementi della composizione e di una più stretta aderenza alla vita degli abitanti.

(n. d. r.)

Un quartiere satellite a Bari

Un quartiere satellite è stato progettato per Bari. Il suo studio è dovuto al tentativo di risolvere in qualche modo il problema della realizzazione del piano di diradamento edilizio della città vecchia.

La spinta allo studio è venuta dal sindaco, a cui il problema dell'affollamento di questo quartiere sta più d'ogni altro a cuore e che ha cercato in ogni modo di ottenere fondi per realizzare nuove costruzioni e sfollare poi il vecchio centro.

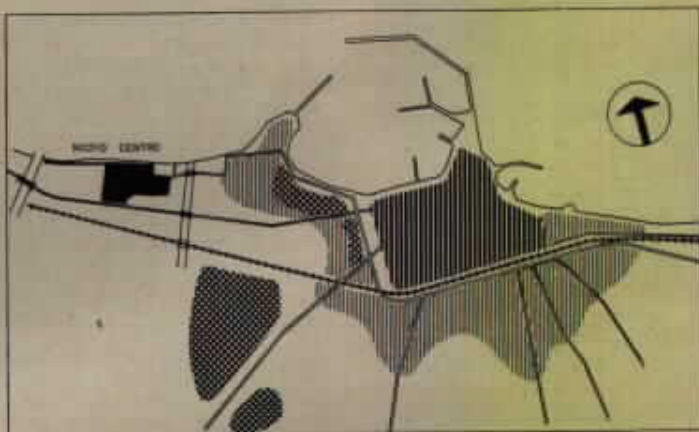
Dai progettisti — architetti V. Chiaia, P. Favia, E. Minichilli, N. Sorgente — è stata studiata l'ubicazione, non prevista su direttrici di sviluppo della città, ma nella direzione opposta, sulla litoranea e nel raggio d'influenza della zona industriale.

La superficie totale occupata è di ettari 35 di cui 5,5 di superficie coperta con una densità territoriale di 200 abit./ha. Gli abitanti complessivamente non dovrebbero superare i 7000.

L'impianto urbanistico è basato su due strade esistenti, da portare alla sezione prevista anche in più tempi. Un nucleo centrale di costruzioni alte dà il tono a tutta la composizione ed alla piazza con gli edifici pubblici. L'elemento vivo del progetto è l'utilizzazione di una esistente cava morta di tufi, lasciata nel suo caratteristico aspetto e rinverditata tanto da trasformarla in zona verde.

Il centro s'innesta alle attuali costruzioni che vengono lasciate da parte senza dover prevedere costose espropriazioni.

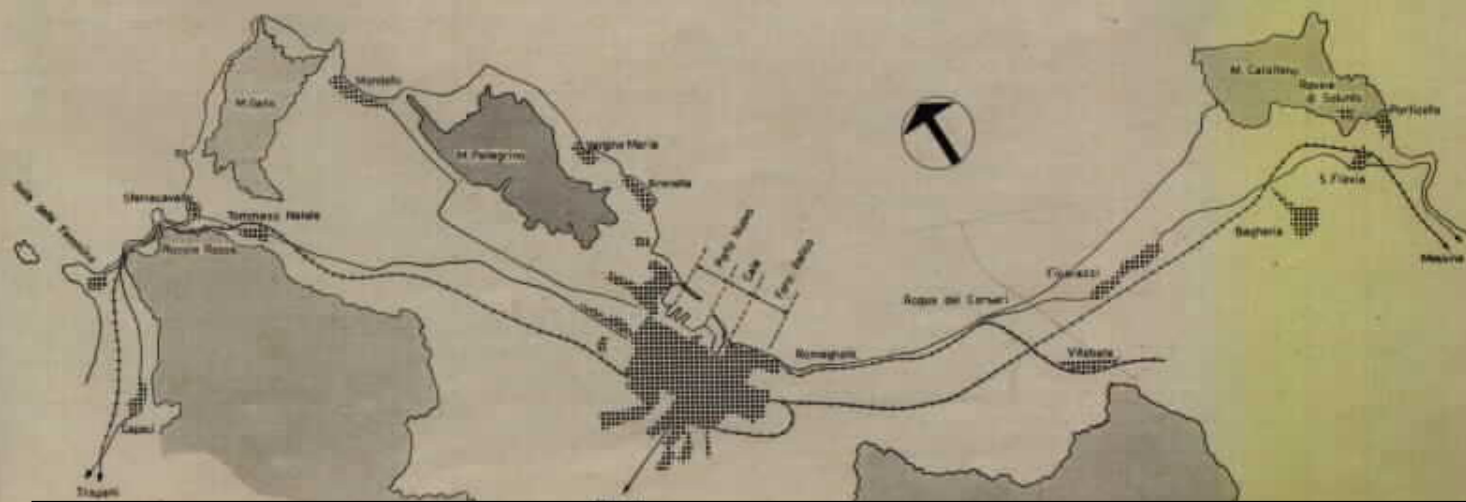
Ezio Minichilli



Ubicazione del nuovo quartiere (in nero) rispetto alla città. La griglia è quella dei piani regionali: col tratteggio incrociato sono indicate le industrie, con quello verticale il centro vecchio, con quello rado le più recenti espansioni.

Sicilia

Il teatro marittimo di Palermo





Il Foro Italico dalla Villa Giulia, con vista del Monte Pellegrino.



Il porto della Cala.



Stato attuale della Porta Felice con a sinistra le rovine del vecchio ospedale. Sotto: Porta dei Greci sul Foro Italico.



Il «Teatro marittimo», come dicono le vecchie carte, ossia la veduta della città dal mare, preoccupò attraverso i secoli gli amministratori delle città costiere dell'isola.

Basti ricordare le vicende del teatro messinese, il terremoto del 1783 che distrusse la scenesca «Palazzata al mare», il concorso per la ricostruzione bandito nel 1802 e vinto dall'arch. Abate Minutolo, il cui progetto non era ancora ultimato quando nel 1908 un altro terremoto abbatté ogni cosa.

Un nuovo concorso, bandito circa venti anni fa e vinto dagli arch. Autore e Samonà, permetteva di ricominciare in taluni punti l'opera di ricostruzione, che veniva interrotta dai gravi danni di guerra che si abbatterono su quella zona, proponendo ancora una volta il problema del teatro aperto verso chi attraversa lo stretto.

Se Messina è l'ingresso ferroviario dall'Italia alla Sicilia, Palermo è l'ingresso marittimo.

La costiera si stende a levante da Monte Catalano, sul quale parzialmente si interrano le rovine fenicio-elleniche di Solunto, giù per le ridenti contrade dell'Aspra e di Acqua dei Corsari, pingui di agrumeti. Segue ai margini della nazionale costiera n. 113 la lunga borgata, quasi lineare, di Romagnolo. Fra la strada ed il mare il binario anacronistico della secondaria per Caltagirone.

Al di là della ferrovia, sul mare, le note polierome degli «stabilimenti» balneari in legno, incredibilmente affollati, nei giorni estivi, dalla piccola borghesia cittadina.

Da tempo era prevista alle spalle la creazione di una zona industriale. Dopo molti anni non sorge ancora e molto si discute sulla convenienza di abbattere gli aranceti. Tutti sono d'accordo, viceversa, sullo spostamento del piccolo binario del quale abbiamo detto, che tutti vedono nella costa, da Acqua dei Corsari a S. Erasmo, il nobile ingresso a quella bellissima anticamera della città che è il Foro Italico.

Fu sistemato lentamente attraverso un lavoro paziente di secoli.

Ha inizio colla grande pagina verde della Villa Giulia, voluta e realizzata nel 1777 da quel grande urbanista che fu il Pretore Antonino La Grua, Marchese di Regalmici. Segue, sino all'antico porto della Cala, la ferrigna stesura delle vecchie mura, interrotte solo dai due complessi monumentali della Porta dei Greci (cinquecentesca e neoclassica) e della Porta Felice (seicentesca) e dai due varchi praticati in età moderna. Sulle mura la striscia verde di un continuo giardino pensile ed, arretrata, tutta una cortina di Palazzi, dal neogotico Palazzo de Seta al settecentesco palazzo del Principe di Butera e di Trabia.

La guerra sconvolse la passeggiata fra le mura ed il mare; i vecchi carri siciliani traspor-

tarono migliaia di metri cubi di macerie da ogni parte della città e le riversarono nelle acque che si arretrarono per qualche decina di metri. Il Piano di ricostruzione prevede la formazione di un giardino sulle macerie accumulate, che dovrebbe ripristinare la passeggiata cara ai palermitani dei tempi di Goethe o dei «l'andreaux» ottocenteschi a due cavalli.

Tuttavia rimane una dolorosissima ferita, che la guerra ha distrutto il pilone settentrionale di Porta Felice e le prossime case.

Questa sistemazione urbana era stata curata amorosamente dal Senato nella prima metà del '600. Nella seconda metà del secolo precedente D. Carlo Aragona, ispiratore dell'urbanistica siciliana del '500, aveva voluto la sistemazione del vecchio Cassaro, prolungato poi sino al luogo sul quale sorse la porta. Preesisteva la chiesa trecentesca di S. Nicolò, parrocchia del quartiere della Kalsa. Era questo l'estremo della più nobile strada urbana; l'ingresso principale alla città dal mare. La «Porta» fu realizzata molto lentamente, fra discussioni e liti, dagli architetti del Senato; citiamo due nomi illustri: Mariano Smiriglio e Piero Novelli.

Sulla cortina muraria si affacciò la ariosa e fantasiosa loggia dell'Ospedale, fortunatamente risparmiata oggi dalle bombe.

Il terremoto del 1823, che tanti danni produsse a Palermo come quello del 1940, lesionò gravemente la chiesa che fu abbattuta, dopo un diligente rilievo.

Si procedette allora ad una opera di diradamento non facile, ma molto ben riuscita, che l'architetto ordinatore (G. B. Basile?) riuscì a raccordare una altimetria molto accidentata, creando un facile accesso carrozzabile alla via Butera (la più aristocratica strada allora esistente), ed alla passeggiata a mare o «Foro Borbonico». Aggiunse fra il pilone meridionale e le mura una suggestiva serie di varchi pedonali, sistemò sulle mura una passeggiata in un giardino pensile. Intorno alla piazza semicircolare riuscì a creare un sot-



L'ambiente di Porta Felice prima del 1823 (da una carta del 1777):

1. Palazzo Butera ('700).
2. S. Nicolò della Kalsa ('300, poi demolita).
3. Conservatorio di S. Spirito ('600).
4. Porta Felice ('600).
5. Archivio di Stato ('600) e chiesa della Catena ('400).
- 6-8. Asse del Cassaro o via Vittorio Emanuele.

tile equilibrio fra le disparate masse della Porta, del Palazzo Butera, dell'Ospedale e delle più minute case di abitazione.

Equilibrio, io penso, essenzialmente dinamico, suggerito dalla forma stessa della planimetria e dai contrasti volumetrici; in esso si conclude lo slancio orizzontale del «Cassaro»; al centro fu posta la fontana del «Cavallo Marino» opera del Marabitti. Da essa prese nome la piazza.

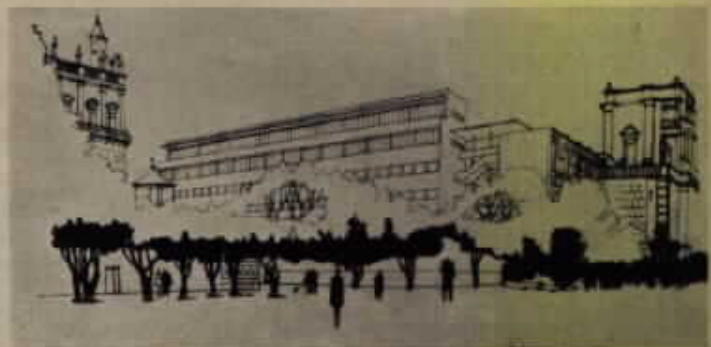
La guerra ha deturpato il mirabile ambiente.

Nessuno discute sulla necessità di ricostruire il pilone distrutto della Porta Felice «come era e dove era».

L'area del vecchio Ospedale è stata destinata per la costruzione dell'Istituto Nautico; la Amministrazione comunale ha bandito un concorso vinto dal gruppo di architetti formato da Bonafede, Gagliardo, Spatriano, Ziino.

Il problema era pieno di sottili difficoltà; che bisognava inserire un organismo architettonico e funzionalmente molto complicato su una superficie al-

Il nuovo Istituto Nautico visto dal Foro Italico attraverso il Varco fra le mura e la porta.



quanto ristretta ed in ambiente urbanistico tanto sensibile.

Possiamo considerare l'unità edilizia studiata quale elemento terminale del rettilineo del « Casaro » (veduta dall'interno) e quale « cerniera » del « Teatro marittimo » fra l'ex Foro Borbonico, ora detto « Italico » e il porto della Cala (veduta dal mare).

I vincitori del concorso si sono preoccupati di un eventuale aumento del traffico veicolare proveniente dal mare, hanno abolito i transiti pedonali meridionali sostituendoli con un nuovo varco settentrionale ed hanno isolato la Porta onde formare una nuova pista carrai. Un secondo transito pedonale apre la prospettiva sul mare della Cala in asse alla via Butera, sottopassando il nuovo edificio. Hanno frammentato l'edificio in masse di diverse a seconda delle esigenze funzionali interne.

La componente estetica unidirezionale formata dal Casaro è stata sottolineata appena da una esile e bassa pensilina a filo stradale, mentre l'equilibrio dinamico, quasi « rotatorio » della piazza è stato potenziato dal grande corpo principale dell'edificio, sbieco rispetto all'asse stradale. Appunto tale ubicazione sbieca, mentre permette la completa visione della Porta a chi proviene dal baricentro urbano, rende meno incombente la massa edilizia, invero molto alta (sei piani) appunto dinamizzandola, come abbiamo detto.

La sistemazione verso il mare risolve egregiamente la funzione che chiamammo di « cerniera ». La rigida massa parallelepipeda nella quale è stata incastonata la vecchia loggia dell'Ospedale continua la « parete » formata dai palazzi sulle mura, dal De Seta al Trabia e la conclude. Il tumulto di superfici, più che di masse, verso la Cala, stacca nettamente dalla composizione antica precedente e preannuncia i volumi frammentari estendendosi lungo l'ansa del vecchio porto.

Un tempo, questo penetrava molto di più nel cuore della città; interrimenti secolari lo hanno ridotto alla forma attuale; vi si accalcavano barche e navi di piccolo cabotaggio, in un'acqua nauseabonda, inquinata dallo scarico delle fogne. Specialmente verso ponente era limitato da una misera edilizia dove si accalcavano quelle attività equivocate che infestano tutti i porti del mondo. È ancora vivissimo nel ricordo l'angosciosa pietà provata quando il bombardamento travolse in un cumulo di macerie donne e marinai. Furono distrutte le preziose chiese cinquecentesche dette S. Maria la Nuova e S. Maria di Piedigrotta, gravemente danneggiato il povero quartiere del Castello, rasa al suolo tutta la zona edilizia prossima al nuovo porto e sorta nella seconda metà del secolo scorso.

È questo uno dei più grandi



Veduta d'angolo del due prospetti dell'Istituto Nautico fra il Foro Italico e la Cala.

campi di rovine che esistono in Italia.

L'opera di ricostruzione è in atto, lenta; ma, speriamo, oculata ed efficace.

Ci piace segnalare innanzi tutto, l'opera silenziosa compiuta dal Genio Civile per la sistemazione del porto, benché di essa ci riserviamo di dare comunicazione in una corrispondenza a parte.

Limitandoci solo al tema del « Teatro marittimo » ricorderemo che il Piano di ricostruzione prevede una soluzione organica dalla Cala alla piazza Ucciardone. La sistemazione viaria basata sulla creazione di una strada longitudinale a doppia carreggiata è in avanzato corso di attuazione. Le sistemazioni previste nel quartiere del Castello procedono lentamente, specialmente mediante la costruzione di case per sfrattati.

Più lenta ancora la sistemazione della « Palazzata » su via Francesco Crispi (dietroterra del porto).

Il Piano di ricostruzione prevede la formazione di una composizione unitaria, con case porticate ed un « nobile ingresso » fiancheggiato da elementi turricolari, in corrispondenza della via Amerigo Amari, adducendo al nuovo baricentro urbano (piazza Politeama).

Un concorso (il terzo bandito dall'attuale Amministrazione comunale) relativo appunto alla sistemazione del nobile ingresso è scaduto il 30 dicembre. Speriamo che il suo esito avvii alla soluzione edilizia di questa dolorosissima ferita che si apre nel nostro « Teatro marittimo ». Il quale, però, non si arresta qui, ma si infrange nella caotica edilizia fra il porto, la Arenella e la Vergine Maria: arsenale, officine, borgate pescherecce, alberghi di lusso (Villa Igea), deformi quartieri ed edilizia novecentesca si confondono e si accalcano caoticamente deturpando una delle più immediate zone di espansione. Poi « der schönste Gebirg in den Welt » descritto da

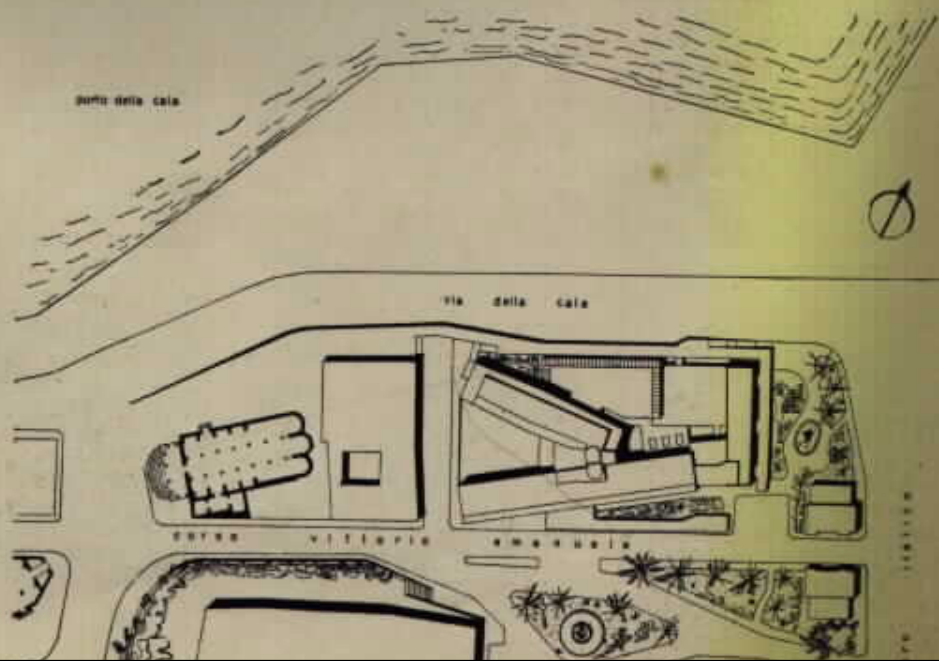
Goethe, possente e brullo, che mostra la enorme statua della Santa ai naviganti. Al piede la litoranea solitaria che collega la Vergine Maria a Mondello; ed ancora una volta la città si affaccia sul mare fra Monte Pellegrino e Monte Gallo (Mondello) e poi fra Monte Gallo e Rocca Rossa (Sferracavallo).

Il concorso di recente bandito per la sistemazione della Favorita, di Monte Pellegrino, di Mondello e della vicina Partanna si occupa appunto della sistemazione di tale zona.

Oltre il limite comunale la grande spiaggia fra Isola delle Femmine e Capaci. Verso di essa ormai la città tende sicuramente e si pone il problema immediato di un piano regolatore intercomunale, oltre che comunale. Chè se il vecchio « Teatro marittimo » si limitava su una estensione di 500 m. lungo il Foro Borbonico, oggi si estende per 35 Km. da Monte Catalano al Mare di Carini.

Edoardo Caracciolo

Planimetria del nuovo Istituto Nautico e della sua sistemazione urbanistica.





1. Sfoliare dalle strade « saracene » dei grossi villaggi... - 2. Studiare gli insediamenti nelle campagne... - 3. Tornare alla distribuzione dei nuraghi...
4. Migliorare le abitazioni della classe agricola - pastorale... - 5. Rilevare i buoni esempi campagnoli...

Sardegna

L'attività urbanistica in Sardegna è stata fino ad ora assai scarsa e frammentaria. Cagliari, tra le prime città italiane che bandirono concorsi nazionali di piano regolatore (1928), non lo ha ancora regolarmente approvato: il progetto prescelto è stato, dal 1930 in poi, più volte rielaborato, senza raggiungere uno stato soddisfacentemente conclusivo (1). La città, duramente colpita dai bombardamenti aerei nel 1943, è stata affrettatamente e caoticamente « ripristinata », avendo l'iniziativa privata preceduto il piano di ricostruzione, allestito e approvato con certo ritardo (2). La parte vecchia, più duramente colpita dalle bombe, necessita pertanto d'un successivo ritocco, con visione più ampia di quanto l'applicazione della Legge del '45 non abbia consentito; le zone di saldatura hanno anch'esse necessità di essere revisionate e s'impone che venga presto aggiornato il piano di ampliamento, adeguato allo sviluppo sorprendente della città e impostato su criteri urbanistici logicamente differenti da quelli di venticinque anni fa.

Con i meschini « ripristini », si è avuta una fioritura di moderni locali di ritrovo; successivamente si è verificata una apprezzabile attività di costruzioni a carattere commerciale e popolare, cui un buon piano urbanistico avrebbe certamente giovato. Si è insistito o si è ricaduto in vecchi errori (stazioni ferroviarie, mercato centrale, incroci stradali sempre più pericolosi, ecc.) e se ne è commesso di nuovi.

La città si interessa di problemi urbanistici, ma a carattere principalmente locale e spesso di natura sentimentale: la più grande discussione, anche attraverso la stampa, è stata quella causata dalla recinzione della parte del porto prospiciente la via Roma, la principale arteria interna. Detta recinzione e l'avvenuta costruzione, nell'area portuale, d'un grande capannone, sono le conseguenze di errori di vecchia data: il porto commerciale coincide infatti con quella che sarebbe dovuta diventare l'elegante passeggiata a mare.

La sola città della Sardegna — se si eccettui qualche nuovo centro di bonifica e minerario (3) — che abbia un soddisfa-

cente piano urbanistico approvato, è Sassari. L'attuazione del progetto Petrucci, del 1941 (4), ha avuto praticamente inizio solo di recente, con l'impostazione di edifici di una certa mole e interesse che vengono a definire spazi, contribuendo efficacemente a « formare » la città. La guerra, che non ha causato danni apprezzabili, ha protratto però a lungo la stasi edilizia e ha provocato un sovraffollamento. La recente notevole ripresa costruttiva ha richiesto l'elaborazione di quattro stralci esecutivi, relativi ai rioni di Porta Sant'Antonio, del Duomo, Stazione FF.SS., della piazza Cavallino e del Museo Nazionale. Nella prima, sta per essere ultimato un grande albergo, nel secondo ove già si operano e sono previsti sventramenti di vasta portata, si è iniziata la costruzione di palazzi ad uso di abitazione e di negozi. Nella zona del Museo, è stato testé ultimato il primo braccio del Museo Etnografico ed è ben avviata la costruzione di un edificio finanziario. Nella piazza Cavallino, nel cuore della città ottocentesca, sta sorgendo il primo d'un gruppo di edifici: a quattordici piani, che già chiamano « grattacielo », perché tale risulterà nella scala degli edifici esistenti, che non superano i cinque piani. La piazza costituirà il centro degli affari, e mentre il « grattacielo » è salutato con simpatia, oltre perché risolve uno sconcio trentennale, per la felice soluzione urbanistica (arch. F. Clemente), è da augurare che resti il solo edificio a sviluppo verticale accentratore, non soltanto nell'ambito delle vecchie mura, ma dell'intera città, che si è andata estendendo smisuratamente a macchia d'olio, con l'edificazione di numerosissime casette più a carattere rurale che cittadino (specie le cosiddette « mezzanelle », a un unico piano rialzato), con vasti cortili. Una disciplina zonizzatrice, anche se sopraggiunta in ritardo, potrà cambiare volto ai nuovi disordinati quartieri periferici (5).

Oltre che nelle vaste aree da risanare, importanti cantieri operano nelle zone di saldatura (corso Umberto, corso Vico, ecc.), che presentano molte fratture, e accanto all'incolore edilizia spicciola di periferia stanno sorgendo edifici a carattere popolare di buona impostazione

fabbricati dall'I.N.C.I.S. e della gestione INA - Casa, a cura, quest'ultime, del Comune.

Da segnalare, infine, l'intensa attività di assetto viario, con arricchimento delle zone verdi, e la disciplina dell'arredo.

Né i Comuni interessati, né il Provveditorato alle OO.PP. hanno provveduto ad allestire i piani di ricostruzione previsti dalla Legge del '45 per i centri danneggiati dalla guerra (6), eccettuata — come si è detto — Cagliari; fra questi, è da lamentarsi quanto è accaduto ad Olbia e a Porto Torres (per l'accentuarsi di vecchi errori nella zona portuale) e soprattutto ad Alghero, la bella cittadina catalana della costa nord-occidentale, che merita la più grande attenzione per un sicuro avvenire turistico. Durante la scorsa estate, il Comune ha bandito un concorso per la sistemazione del piazzale Sula, da cui si snoda il bel lungomare; il concorso ha dato quel risultato che il bando — pubblicato tra gli annunci economici dei quotidiani isolani — lasciava prevedere.

Mentre le città, i grandi e piccoli centri sono — come si è accennato — senza piano regolatore, si attende dal nuovo Ente regionale una disciplina urbanistica e l'impostazione del piano territoriale, premessa di una rinascita agricola e industriale dell'isola (7). Come anticipazione di questo vasto piano, è stata anche stavolta Sassari a dare un primo contributo, promuovendo l'attuazione delle grandi maglie viarie della Nurra, la regione a nord-ovest, del comprensorio di 40.000 ettari. L'importo delle prime opere, che saranno quanto prima realizzate, ammonta a 300 milioni di lire e contempla strade di penetrazione e tre nuclei di borgate rurali.

È da segnalare il fatto — nuovo negli annali delle bonifiche sarde — che siano stati chiamati architetti a redigere i piani: arch. A. Simon e ingegner M. Cordella per il centro di Palmadula, arch. V. Mossa e ing. S. Mossa per quello di Biancareddu e l'ing. arch. E. Pisano per quello di La Corte.

« Nurra, popolo non soggiogato, che non paga tasse », sta scritto in una vecchia carta piemontese. Col tempo, i pastori

e i contadini della contrada, che abitano ancora nei tradizionali « enili », si assuefecero a pagare dolcemente le tasse, pur continuando a vivere completamente isolati dal mondo, in un territorio compreso fra il mare e le due città di Sassari e di Alghero.

Il Consorzio di recente costituito tra le amministrazioni della Provincia e del Comune di Sassari, che beneficerà dei finanziamenti E.R.P., continuerà l'opera iniziata tempo addietro, ai margini del comprensorio, dall'Ente sardo di colonizzazione, col centro costiero di Fertilia. Verrà così ripreso il programma del popolamento dell'isola, per il quale gli economisti e gli studiosi da tempo si dibattono (8). Nello scorso gennaio, un gruppo di deputati veneti ha visitato questa e altre regioni della Sardegna, onde studiare la possibilità d'una eventuale immissione di coloni veneti.

Il Centro studi di economia agraria della Sardegna, l'Associazione degli Ingegneri e Architetti sardi — di recente costituita — gli studi che stanno compiendo numerosi Enti e Consorzi fanno bene sperare in una proficua collaborazione di tutte le energie isolate, onde combattere le vedute individualistiche, irradiate nelle popolazioni sarde, per poter promuovere una necessaria riottizzazione partecellare, cancellando lo stato attuale, generato dal vecchio sistema pastorale-agricolo, risultato di circostanze storiche secolari.

La recente battaglia anti-anofelica, condotta felicemente dall'E.R.L.A.S., si è rivelata un buon saggio di collaborazione: premesse, entrambe, per un ripopolamento delle campagne. Il problema principale della viabilità — risolta finora solo localmente, circoscritta ai singoli comprensori di bonifica — dovrà essere affrontato in modo integrale, onde consentire tra l'altro, lo sfollamento dei grossi centri agricoli, fra i quali è compresa la città di Sassari.

Una saggia legislazione può far costellare di case i vasti campi oggi deserti. La distribuzione degli antichi nuraghi — qualunque possa essere stata la loro destinazione — è la testimonianza d'una epoca d'indubbia civiltà e prosperità e costituisce un buon avallo dei propugnatori del popolamento.

Notiziario dell'Istituto

Altro problema da risolvere, in concomitanza con quello urbanistico, è quello di far convogliare le correnti turistiche. Oltre a una buona maglia di strade, è necessario provvedere subito alla valorizzazione delle numerose attraenti zone d'interesse paesistico e folkloristico con la costruzione di alberghi, che difettano anche nelle località più importanti.

La stampa isolana tratta abbastanza di problemi urbanistici ed è notevole l'interessamento del pubblico, ma sono quasi sempre in discussione, come si è detto per Cagliari, problemi locali di dettaglio, di viabilità e di estetica cittadina; il problema fondamentale non è ancora sentito dalla maggior parte dei sardi.

È augurabile che l'Ente regionale porti a maturazione quanto i suoi esponenti, politici e tecnici, hanno programmato per la rinascita della Sardegna: compito non sappiamo se più facile o più arduo che altrove: poichè qui non si tratta di rifare, correggendo, ma di «fare» nel senso più lato della parola.

Vico Mossa

L'azione dell'Istituto per l'attività urbanistica periferica.

Oltre all'organizzazione delle manifestazioni nazionali ed internazionali di cui si accenna a parte ed a quella interna dell'Istituto, gli organi centrali hanno rivolto particolare interessamento all'attuazione in forma continuativa e sistematica di quell'opera di collaborazione con le pubbliche Amministrazioni esplicitamente affermata nello Statuto sociale.

All'elenco riportato nel precedente fascicolo si aggiunge ora il Concorso bandito dal comune di Palermo per il Piano regolatore della zona di Montello, Parco della Favorita e Monte Pellegrino nella cui Commissione giudicatrice è stato incluso un rappresentante dell'Istituto. La Giunta ha designato per tale incarico una terna nelle persone dei seguenti membri effettivi: ing. arch. prof. G. B. Filippo Basile, arch. Roberto Calandra, ing. arch. prof. Edoardo Caracciolo.

Su richiesta del comune di Macerata è stato redatto uno schema di bando per il Concorso di Piano regolatore generale, tenuto conto dei moderni indirizzi e della più recente esperienza in materia.

In proposito rileviamo che l'azione dell'Istituto in questo settore riuscirà maggiormente efficiente se le Sezioni regionali, o in mancanza gli stessi soci provvederanno a tempestive segnalazioni al fine di assicurare l'intervento degli organi centrali, ove si rendesse necessario, per ottenere uno svolgimento dell'attività urbanistica periferica conforme ai criteri moderni e in modo da consentire il massimo apporto dei tecnici specializzati.

Glossario Internazionale dei termini tecnici di edilizia e di urbanistica.

Abbiamo dato notizia nel primo fascicolo della Rivista di questa importante opera promossa dalla Federazione Internazionale dell'Abitazione e dei Piani regolatori ed alla quale l'Istituto ha apportato la più valida collaborazione attraverso una Commissione apposita. In questi giorni si è ultimata la revisione delle bozze, così che si ritiene sarà possibile la pubblicazione nei prossimi mesi. Nei confronti della prima edizione è stata compiuta una completa revisione e si sono eseguite numerosissime aggiunte, così che esso rappresenterà

uno strumento indispensabile di lavoro per quanti (professionisti ed enti) si interessano dei recenti sviluppi della materia nei suoi più svariati aspetti; inoltre contribuirà certamente a facilitare e rafforzare i rapporti culturali, professionali e tecnici tra gli urbanisti delle varie Nazioni. Come è noto il Glossario riporta i vocaboli tecnici nelle lingue italiana, francese, inglese, spagnola e tedesca.

In considerazione che la tiratura sarà necessariamente limitata ed anche per potere usufruire di eventuali riduzioni invitiamo i soci che ne hanno interesse a voler prenotare sin d'ora le copie presso l'Istituto. Il prezzo di vendita si presume intorno alle L. 1500.

Quote associative.

La misura delle quote associative per il corrente anno sono state così stabilite: Soci aderenti L. 1000 - Enti associati L. 5000 (*).

Per i membri effettivi, ai sensi del nuovo Statuto, le Sezioni regionali stabiliranno contributi annui, che saranno riscossi dalle sezioni stesse.

Nel pregare i soci di provvedere con la massima sollecitudine al versamento della quota 1950 e di mettersi al corrente con le quote arretrate, contiamo che da parte di tutti gli iscritti vi sarà quella collaborazione e quella comprensione senza le quali l'attività dell'Istituto sarà gravemente intralciata.

I Soci aderenti e gli Enti associati, potranno versare le quote, sia alla Segreteria delle rispettive Sezioni regionali o direttamente alla Sede centrale, Roma, Lungotevere Tor di Nona, 1, o sul c/c postale dell'Istituto n. 1/5505, Roma.

(*) Cifra comprensiva della quota di abbonamento alla Rivista.

Indirizzi delle Sezioni regionali dell'U.N.I.

SEZIONE PIEMONTESE - Via Principe Amedeo, 10; tel. 32.619 - Torino.

SEZIONE LOMBARDA - Corso Venezia, 35; tel. 76.755 - Milano.

SEZIONE VENETA - Istituto Universitario di Architettura; tel. 23.271 - Venezia.

SEZIONE LIGURE - Piazza Portello, 4 - Genova.

SEZIONE TOSCANA - Via C. Landino, 14; tel. 42.683 - Firenze.

SEZIONE EMILIANA - Via Farini, 11; tel. 27.990 - Bologna.

SEZIONE LAZIALE - Lungotevere Tor di Nona, 1; telefono 53.437 - Roma.

SEZIONE CAMPANA - Palazzo Gravina, Facoltà Architettura - Napoli.

SEZIONE SICILIANA - Facoltà d'Ingegneria Università di Palermo; tel. 17.008.

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

21 novembre 1949, n. 1114

Approvazione del nuovo Statuto dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, n. 1114. Decreto del Presidente della Repubblica 21 novembre 1949, col quale, sulla proposta del Ministro per la pubblica Istruzione, viene approvato il nuovo Statuto dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, con sede in Roma.

Visto, il Guardasigilli: Grassi. Registrato alla Corte dei Conti, addì 10 febbraio 1950.

Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana Anno 91 - N. 40 del 17-2-1950.

Mentre la nostra rivista si sta stampando, riceviamo la notizia della morte di Marcel Poëte, avvenuta il 4 aprile a Parigi in età di 84 anni.

La Sua perdita è un lutto internazionale e la Rivista Urbanistica si associa al dolore di Madame Poëte, Sua collaboratrice, e di quanti hanno goduto dell'insegnamento e dell'affetto dell'illustre vegliardo.

Direttore dell'Istituto di Storia, di Geografia e di Economia Urbana della città di Parigi, Marcel Poëte ha dato un notevole contributo alla formazione del pensiero urbanistico contemporaneo.

La Sua vita e le Sue opere verranno illustrate in una notizia biografica che verrà pubblicata in un prossimo numero.

(1) Cfr.: C. CHIODI, *La città moderna*. Milano, 1935, pagg. 265-266.

(2) Cfr. dell'A., *Cagliari, città morta: Per una nuova Cagliari, e altri capitoli (passim)*, nel vol. «Novocento, stile sardo e così via»; Sassari, 1940; S. RATTU, *La ricostruzione in Sardegna*, in «Edilizia Moderna», n. 49, 41, 42; Milano, dicembre 1948.

(3) V.: Carbonia, nuova città della Sardegna, in «Architettura», annata XIX, settembre 1949, fascicolo IX; G. PAGANO, G. PREDAL, *Quartiere per minatori in Sardegna* (Potoacino), in *Diotallevi e Marascotti*, «Ordine e destino della casa popolare»; Milano, 1941. E. SOTTINASSI, E. SOTTINASSI jr., *Progetto per un villaggio operaio ad Iglesias*, in «Metron», numeri 33-34, Roma, 1949.

(4) P. CARBONARA, *Il piano regolatore di Sassari*, in «Architettura», annata XIX, dicembre 1949, fascicolo XII.

(5) V. il vol. cit. dell'A.: esp. V (parte prima) e cap. IV e V (parte seconda).

(6) Id., id., cap. III (parte seconda).

(7) Sul problema urbanistico isolano, cfr. dell'A.: *Realtà e aspirazioni della Sardegna in tema di pianificazione urbanistica e gli altri capitoli (passim)* del vol. cit.: *Il tappeto e la stuoia*; Sassari, 1948; *Considerazioni su l'architettura rustica e l'urbanistica sassarese in Sardegna*, con bibliografia, in «Bollettino Tecnico», del Circolo Ingegneri e architetti sardi; Cagliari, ottobre 1948; *Urbanistica e regione*, in «La nuova Sardegna», Sassari, 11 agosto 1949, n. 187.

(8) Cfr., fra gli scritti di G. ALIVIA, tutti interessanti: *Economia e colonizzazione della Sardegna settentrionale*; Sassari, 1931; *Fattori naturali e storici della economia della Sardegna*, in «Studi sassaresi», vol. XII, 1934; *Il popolamento della Sardegna*, in «Atti del Congresso Internazionale di Geografia», Amsterdam 1938; *Popolamento della Sardegna*, in «Bollettino degli interessi sardi» della Camera di Comm., ind. e agric. di Sassari; Sassari, aprile 1949. Vedi, inoltre: M. LE LANNOU, *Pôtes et paysans de la Sardaigne*; Tours, 1941.

Congressi

XX Congresso e Mostra Internazionale dei Piani regolatori e dell'abitazione in Amsterdam.

La Giunta dell'Istituto ha proceduto alla nomina dei relatori per i due temi principali che saranno trattati nel Congresso nelle persone dell'ingegnere arch. Gino Cipriani per il I tema (Abitazione) e del Cons. di Stato prof. Virgilio Testa per il II tema (Piani regolatori). Ambedue i relatori hanno già espletato il loro mandato esponendo la situazione odierna del nostro Paese e gli studi compiuti ed in corso sull'argomento. Rimane naturalmente libero l'invio di comunicazioni da parte di tutti coloro che intendono portare il proprio contributo di idee e di studi, il quale sarà largamente apprezzato. Per facilitare la più ampia partecipazione degli urbanisti italiani riportiamo, oltre al titolo dei due temi, già pubblicato nel precedente fascicolo della Rivista, i chiarimenti forniti in proposito dalla *International Federation for Housing and Town Planning*.

I TEMA: IL COMPITO DELLE ASSOCIAZIONI VOLONTARIE PER LE ABITAZIONI.

Definizione: Società ed altri enti non istituiti per profitto economico, ma per la costruzione, miglioramento o amministrazione di abitazioni, specialmente per le classi lavoratrici.

Proposte per la ripartizione della trattazione presentate dal relatore generale della Sezione J. Bommer:

Carattere, origine, legislazione, finanziamento, sviluppi del movimento; risultati conseguiti; case in affitto od in proprietà; rapporti con l'autorità in materia edilizia; organizzazione nazionale; sviluppi futuri.

Punti fondamentali suggeriti per la discussione:

1° Per quale categoria di abitanti ritenete preferibile costituire società edilizie a carattere volontario?

2° Come ritenete di attuare la collaborazione tra società volontarie edilizie e le autorità locali?

3° Quale è il vostro pensiero sulle possibilità future?

II TEMA: GLI STRUMENTI DELLA PIANIFICAZIONE.

Gli ostacoli politici ed economici che comportano e come sono o possono essere superati.

Suggerimenti per la suddivisione della trattazione proposti dal relatore generale della Sezione Ugo Ahrendt:

Atmosfera psicologica sfavorevole: Opinioni tradizionali in materia di pianificazione - Errato atteggiamento verso la subordinazione degli interessi privati a quelli generali - Necessità di conoscenza dei principi moderni di pianificazione.

Ostacoli amministrativi: Insufficiente coordinamento tra autorità centrali e locali ed esecutive preposte alla pianificazione - Insufficiente coordinamento tra Comuni nella pianificazione regionale - Rilettanza ad una partecipazione diretta degli abitanti nei Comitati di pianificazione od a conferire ai rappresentanti popolari attribuzioni importanti nell'organismo di pianificazione.

Ostacoli legali: Eccessive possibilità ai proprietari di arrestare o dilazionare la realizzazione degli schemi di pianificazione - Inadeguate leggi di espropriazione.

Ostacoli economici: Diritto di prelazione, valutazione del suolo, ecc. - Conseguenze sui risultati dei piani particolarmente per quanto riguarda la densità edilizia soprattutto nelle zone da ricostruire - Insufficiente possibilità di investimenti nazionali per la pianificazione e per le abitazioni - Insufficiente finanziamento per le indagini, per le opere urbanistiche e per la demanializzazione delle aree - L'incremento economico come base per il successo della pianificazione e dell'edilizia - Informazioni in materia di pianificazione, possibilità di influenza da parte degli urbanisti e delle loro Associazioni.

Come si vede da questi enunciati il II tema, che più strettamente interessa gli urbanisti, presenta notevole affinità con quelli posti all'ordine del giorno nel prossimo Congresso Nazionale, più sopra riportati. La discussione che sarà svolta in quest'ultimo assumerà perciò speciale importanza anche perché da essa potranno scaturire nuovi elementi da portare al Congresso Internazionale. Tale manifestazione avrà infatti luogo, come a suo tempo pubblicato, in epoca successiva e precisamente dal 27 agosto al 2 settembre. Non mancheremo di portare a conoscenza a mezzo del Notiziario nei prossimi fascicoli, tutte le ulteriori informazioni che ci perverranno dalla Segreteria della Federazione Internazionale.

Intanto segnaliamo che in occasione del Congresso sarà tenuta, sempre in Amsterdam, una Mostra Internazionale di Urbanistica per la quale l'Istituto si sta interessando sin d'ora affinché sia assicurata un'adeguata partecipazione del nostro Paese.

Rinvio del Congresso Internazionale degli architetti.

La Sezione italiana dell'Unione internazionale architetti, informa di aver ricevuto comunicazione dalla Segreteria generale dell'U.I.A. del definitivo rinvio in località e a data da destinarsi del II Congresso internazionale degli architetti che, come precedentemente pubblicato, avrebbe dovuto tenersi a Varsavia nel settembre p. v. La decisione è stata presa dal Segretario generale d'intesa col Presidente dell'U.I.A. dopo che i membri del Comitato esecutivo, singolarmente interpellati, si erano espressi a grandissima maggioranza in tale senso.

Il luogo e la data del nuovo Congresso e dell'Assemblea dei delegati dell'U.I.A. saranno stabiliti nella prossima riunione del Comitato esecutivo. Gli architetti che già avevano ricevuto dalla Sezione italiana gli inviti e le altre notizie in merito al Congresso saranno personalmente informati delle ulteriori decisioni.

XIV Congresso Internazionale di sociologia.

Nei primi giorni di settembre del 1950, avrà luogo a Roma il XIV Congresso internazionale di sociologia. Esso è il primo del dopoguerra che riunisce i sociologi di tutto il mondo, dopo un decennio, ed è indetto, come i precedenti, sotto gli auspici dell'Istituto internazionale di sociologia con sede a Parigi.

Sono all'ordine del giorno i seguenti temi:

1. Le unità sociali.
2. Il villaggio.
3. La città.
4. Il villaggio e la città.
5. I metodi della sociologia.
6. Gli istituti di ricerche sociali.
7. L'insegnamento della sociologia.
8. La sociologia del mondo antico.
9. La sociologia dei popoli primitivi con particolare riguardo alle cause di estinzione dei gruppi isolati.
10. La teoria neo-organica.
11. La patologia economica.
12. Il ricambio sociale.
13. Il contributo dei vari paesi alle invenzioni e scoperte.
14. Lo sviluppo della tecnica e la sua influenza sulla organizzazione sociale.
15. La pubblica opinione.
16. Lo Stato come concetto sociologico.
17. La pluralità degli organismi giuridici dal punto di vista sociologico.
18. Evoluzione ed involuzione del diritto.

19. La sociologia della criminalità.

20. I giuochi dal punto di vista sociologico.

21. Gli effetti sociali delle due guerre mondiali con particolare riguardo agli spostamenti di popolazioni.

22. La futura dinamica della popolazione e la sua importanza dal punto di vista sociologico.

23. La sociologia dei campi di prigionieri di guerra.

Per assicurare una adeguata trattazione di tali temi, il Comitato organizzatore inviterà uno o più studiosi a riferire su ognuno di essi.

Tutti i partecipanti al Congresso potranno però presentare comunicazioni aventi per oggetto argomenti che rientrano in uno dei ventitre temi sopra indicati.

In ogni caso potranno essere accettate anche comunicazioni che trattano argomenti diversi da quelli posti all'ordine del giorno, ma esse potranno formare oggetto di discussione solo su decisione del Comitato organizzatore del Congresso. Ogni comunicazione non dovrà superare le venti pagine.

Si pregano gli aderenti al Congresso di far conoscere se nel loro Paese esistono Enti interessati agli studi sociologici a cui il Comitato organizzatore possa rivolgersi per avere assistenza e cooperazione scientifica, morale o finanziaria.

Le comunicazioni dovranno essere scritte in una delle seguenti lingue: francese, inglese, italiana, portoghese, spagnola, tedesca, ed accompagnate da un breve riassunto di circa mezza pagina, possibilmente in lingua francese, inglese ed italiana.

Le comunicazioni dovranno essere inviate al Comitato organizzatore nella loro forma definitiva, dattiloscritte, non più tardi del 30 giugno 1950. Appena pervenute, esse saranno passate alla stampa, per modo che le bozze siano pronte prima dell'inizio dei lavori ed i congressisti possano averne copia in tempo utile.

La quota di partecipazione al Congresso è fissata in lire 3000. Essa dà diritto ad una copia degli Atti stampati in Italia e alle manifestazioni che avranno luogo durante lo svolgimento del Congresso.

Le sedute del Congresso si svolgeranno presso l'Università di Roma.

Le adesioni, il testo delle memorie ed ogni altra comunicazione, dovranno essere indirizzate esclusivamente al Presidente del Comitato per il XIV Congresso internazionale di sociologia, presso la Società italiana di sociologia, via delle Terme di Diocleziano 10, Roma.

Sigle		DENOMINAZIONE	P.R.C. 1:100 000 1:25 000		P.C.G. 1:25 000 1:5 000		P.C.G. 1:5 000 1:2 000		P.P.P. 1:2 000 1:500	
Gen	N.		Esistente	Progetto	Esistente	Progetto	Esistente	Progetto	Esistente	Progetto
A	1	Asilo Kindergarten Ecole maternelle			□		◻	◻	◻	◻
	2	Scuole elementari Elementary Schools Ecole élémentaire			□		◻	◻	◻	◻
	3	Scuole secondarie e professionali Secondary and Professional Schools Ecoles secondaires et professionnelles			◻		◻	◻	◻	◻
	4	Collegio Boarding School Collège			◻		◻	◻	◻	◻
	5	Centro d'istruzione primaria e secondaria School Center Centre d'Instruction primaire et secondaire	◻	◻		◻				
	6	Liceo High and Grammar School Lycée			■		◻	◻	◻	◻
	7	Università Universities Université			■		◻	◻	◻	◻
	8	Centro universitario University Center Centre Universitaire	◻	◻		◻				
	9	Museo Museum Musée			⌂		⌂	⌂	⌂	⌂
	10	Biblioteca Public Library Bibliothèque			⌂		⌂	⌂	⌂	⌂
	11	Teatro - Cinematografo - Auditorium Theatre - Cinema - Auditorium Théâtre - Cinéma - Auditorium			▲		▲	▲	▲	▲
	12	Zona culturale Educational Center Zone culturelle	⌂	⌂		⌂				
	13	Esposizioni e parchi divertimenti Exhibition and Recreation Parks Expositions et parcs d'amusement			▲	▲	▲	▲	▲	▲
	14	Istituti religiosi (Seminari, conventi, ecc.) Religious Institutes (Seminaries, Convents) Instituts religieux (Séminaires, Couvents etc.)			†		⌂	⌂	⌂	⌂
	15	Chiese - Templi Churches - Temples Églises - Temples	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
	16	Trattorie - Pensioni - Bar Restaurants - Boarding houses - Public Bars Restaurants - Pensions - Bars			●		●	●	●	●
	17	Alberghi Hotels Hôtels			●		●	●	●	●
	18	Zona alberghiera Hotels Area Centre Hôtels	●	●		●				

Sigle		DENOMINAZIONE	P.R.C. 1:100 000 1:25 000		P.C.G. 1:25 000 1:5 000		P.C.G. 1:5 000 1:2 000		P.P.P. 1:2 000 1:500	
Casa	N.		Esistente	Progetto	Esistente	Progetto	Esistente	Progetto	Esistente	Progetto
A	19	Negozio Shop Magasin			●		●	⊙	●	▬ a)
	20	Zona negozi Shopping Center Centre commercial	■	■		■		■		
	21	Bagni - Lavanderie Public baths - Laundries Bains - Lavoires			⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
	22	Ambulatorio Surgery Dispensaire			+		+	+	+	+
	23	Casa di riposo - Convalescenziari - Ricoveri Nursing and Convalescence Homes Maisons de repos, de convalescence, Hospices			⊕		⊕	⊕	⊕	⊕
	24	Ospedali Hospitals Hopitaux			⊕		⊕	⊕	⊕	⊕
	25	Zona ospedaliera Hospital Area Centre pour hopitaux	+	+		+				
	26	Manicomi Asylums Hospices d'aliénés	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗
	27	Sanatori Sanatoria Sanatoires	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
	28	Uffici privati e studi professionali Private and professional Offices Bureaux privés et études professionnelles			◆		◆		◆	
	29	Palazzi per uffici pubblici e privati Public and Private offices buildings Bureaux d'Administration			◆		◆	◆	◆	◆
	30	Banche e borse Banks and Stocks-Exchange Banques et bourses			◆		◆	◆	◆	◆
	31	Poste e telegrafi Post and Telegraph Offices Bureaux de Postes et Télégraphe			◆		◆	◆	◆	◆
	32	Amministrazioni centrali e locali Central and Local Public Administration Administrations centrales et locales			◻		◻	◻	◻	◻
	33	Zona amministrativa Public Administration Area Centre administratif	◆	◆		◆				
	34	Mercato Markets Marché	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲
	35	Mattatoio Slaughter house Abattoir	M	M	M	M	M	M	M	M
	36	Magazzini generali General Stores Entrepôts	⬆	⬆	⬆	⬆	⬆	⬆	⬆	⬆

Sigle		DENOMINAZIONE	P.R.C. ^{1:100 000} _{1:25 000}		P.C.G. ^{1:25 000} _{1:5 000}		P.C.G. ^{1:5 000} _{1:2 000}		P.P.P. ^{1:2 000} _{1:500}	
Gen	R.		Esistente	Progetto	Esistente	Progetto	Esistente	Progetto	Esistente	Progetto
A	37	Silos Silos Silos								
	38	Autoposteggio Parking Station d'automobiles								
	39	Autorimesse Garages Garages								
	40	Stazione autopullman Bus Station Gare d'autobus								
	41	Rimesse trasporti pubblici Public transport garages Garages pour transports publics								
	42	Aeroporto civile Civil Airport Aéroport civil								
	43	Idroscalo civile Civil seaplane landing area Hydroport civil								
	44	Campo elicotteri Helicopters ground Champs pour hélicoptères								
	45	Porti fluviali e marittimi River and sea ports Ports fluviaux et maritimes								
	46	Attrezzature sportive Sports facilities Équipements sportifs								
	47	Campi da gioco Playgrounds Champs de jeux								
	48	Carcere Gaol Prison								
	49	Riformatorio Reformatory Maison de correction								
	50	Attrezzature militari Military Equipments Équipements militaires								
	51	Aeroporto militare Military Airport Aéroport militaire								
	52	Idroscalo militare Military seaplane station Hydroport militaire								
	53	Porto militare Military Port Port militaire								
	54	Centro radiofonico Wireless Center Centre radiophonique								

Sigle		DENOMINAZIONE	P.R.C. 1:100 000 1:25 000		P.C.G. 1:25 000 1:5 000		P.C.G. 1:5 000 1:2000		P.P.P. 1:2000 1:500	
Gen.	N.		Esistente	Progetto	Esistente	Progetto	Esistente	Progetto	Esistente	Progetto
A	55	Centrale telefonica Telephone Station Centrale téléphonique								
	56	Impianti di depurazione Processing plant Installation de dépuratlon								
	57	Impianto di produzione gas Gas production Installation de production du gaz								
	58	Distribuzione acqua Water delivery Distribution des eaux								
	59	Produzione elettricità Power Stations Production d'électricité								
	60	Attrezzature agricole Agricultural Equipments Equipements agricoles								
	61	Attrezzature zootecniche o zone di allevamento Breeding Equipment and Breeding area Equipements Zootecniques et zone d'élevage								
I	62	Industrie > 200 addetti (col numero degli addetti) Industries > 200 employees (with the employees number) Industries > 200 employés (avec le nombre des employés)				a)		a)		b)
	63	Industrie da 25 a 200 addetti Industries from 25 to 200 employees on. Industries de 25 à 200 employés								
	64	Artigianato Craftsmen Artisanat				c)		c)		
	65	Industria pesca Fishing Industry Industrie de pêche								
	66	Industrie estrattive minerali Mining Industry Industrie d'extraction minérale								
	67	Industrie estrattive minerali edili Building Material Mining Industry Industrie d'extraction de matériel à bâtir								
	68	Industria legno Wood Industry Industrie du bois								
	69	Industria alimentari Food Industry Industrie alimentaires								
	70	Industria metalmeccaniche Metal and Mechanic Industry Industrie métallurgique et mécanique								
	71	Cantieri navali Shipyard Chantier naval								
	72	Industria edilizia Building Industry Industrie du bâtiment								

a) per zone industriali vedi P.C.G.

Sigle		DENOMINAZIONE	P.R.C. 1:100.000 1:25.000		P.C.G. 1:25.000 1:5.000		P.C.G. 1:5.000 1:2.000		P.P.P. 1:2.000 1:500	
Classe	R.		Esistente	Progetto	Esistente	Progetto	Esistente	Progetto	Esistente	Progetto
I	73	Industrie chimiche Chemical Industry Industries chimiques								
	4	Industrie carta e poligrafici Paper and Print Industry Industries du papier et imprimeries								
	75	Industrie cuoio Leather Industry Industries du cuir								
	76	Industrie tessili ed abbigliamento Textile and Clothing Industry Industries textiles et habillement								
	77	Industrie fonocinematografiche Cinema and Phonograph Industry Industries phono-cinématographiques								
	78	Industrie ottiche Optical Industry Industries optiques								
	79	Industrie gomma Rubber Industry Industries du caoutchouc								
	80	Industrie vetrarie Glass Industry Industries du verre								
	81	Industrie ceramiche Pottery Industry Industries céramiques								

P.R.C. P.C.G.

Classe	DENOMINAZIONE		Rappresentazione bicroma			Rappresentazione policroma		
	Strade extraurbane Country Roads Voies Extra Urbaines	Strade urbane Roads Within Towns Voies Urbaines	Esistente	Modifica	Progetto	Esistente	Modifica	Progetto
S.A.	Autostrade Express-highways Autoroutes	Attrezzate con microel selezione. Main roads with over and under passes Voies avec Croisements à plusieurs niveaux						
S.S.	Statali State Roads Routes Nationales	Principali di attraversamento Main through roads Voies principales de traversement						
S.P.	Provinciali County Roads Routes Régionales	Penetrazione e tangenziali Main penetration and by pass roads Voies de pénétration et tangen- tielles						
S.C.	Comunali Local Town Council roads Routes communales	Residenziali Residential roads Rues résidentielles						
	Esempio di strada in galleria (autostrada) Example of roads under tunnel (highway) Exemple de routes en tunnel (autoroute)							