

Urbanistica

8

rivista
dell'istituto
nazionale
di urbanistica





FIAT "1400"





A precisione di calcoli precisione di risultati

Quando il Tecnico deve adeguare ogni parte dell'impianto di riscaldamento al risultato che si prefigge, va a colpo sicuro se nell'impianto sono previsti radiatori di ghisa "Ideal".

In tal caso, infatti, lo soccorre la lunga e provata esperienza altrui, oltre che la propria; e nulla vi è d'indefinito e d'incerto.

Un impianto con radiatori in ghisa "Ideal" e con caldaia "Ideal" è docile e pronto alla regolazione: perciò consente di ridurre il consumo al minimo.

IDEAL - Standard S.p.A.

Via A. M. Ampère, 102 - MILANO - Telef. 286.805 - 286.850

"La Sovrana"

di FAVARO BALDASSARRE

Via Villa Giusti, 8 - Tel. 31.136 - Torino



Ospedale S. SPIRITO. Bra

**i più moderni impianti di
lavanderia per Ospedali
Istituti Comunità e Alberghi**

MANIFATTURA CERAMICA POZZI

MILANO

S. p. A.

VIA VISCONTI DI MODRONE, 15 - TELEFONI 79.07.71 - 79.46.21

Apparecchi Sanitari in Vitreous-China "GAVIT" e in FIRE CLAY (grès porcellana)

Dimostrazione del funzionamento del nuovo tipo di apparecchi sanitari «sospesi» vaso Adriatico e bidet Aras in Vitreous-China «GAVIT».

L'installazione è a parete con piastra portante a pavimento (figura 2).

Il passaggio di entrata ed uscita dell'acqua fra apparecchio e tubazione è realizzato con raccordi a flange piane sistemate internamente nella parete (fig. 1).

Questi due apparecchi, unitamente al lavabo semitondo Camelia pure Vitreous-China ed alla vasca-doccia angolare Colorado in Fire Clay formano la serie da bagno di lusso MONTEROSA.



Bella e fedele



penna

AURORA 88

LA MIGLIORE PENNA D'EUROPA
CONFRONTABILE UNICAMENTE CON LE
DUE PIÙ FAMOSE PENNE AMERICANE

CONDOTTA MICROCAPILLARE BREVETTATA
PENNINO ORO FLESSIBILE CLASSIFICATO
SCHERMATURA PER FLUSSO PERMANENTE
CAPPuccio PLACCATO ORO 18 KI.

STUDIATA PER SCRIVERE SEMPRE E BENE



P R E Z Z O

Italia L. 6.800

Esteri \$ 14

AURORA - Abbazia di Stura Torino, fabbrica unicamente il modello 88

SHERWIN-WILLIAMS

VERNICI MIRACOLOSE PER L'EDILIZIA

LAVABILI * DURATURE * VASTA GAMMA DI COLORI MODERNI
APPLICABILI CON FACILITA' E RAPIDITA' * ECONOMICHE

Kem-Tone

OPACA PER PARETI INTERNE

Si diluisce con l'acqua e si applica su intonaco, altre vernici, carta da parati, stoffa.

KEM-GLO

SEMILUCIDO PER INFISSI,
CUCINE, BAGNI, MOBILI

Non deve essere diluita

KemDura

OPACA PER MURI ESTERNI

Si diluisce con acqua

ENAMELOID

SMALTO BRILLANTE PER MOBILI

Non deve essere diluito

SONO ANCHE DISPONIBILI LE VERNICI SHERWIN WILLIAMS
PER SPECIFICI IMPIEGHI DOMESTICI E INDUSTRIALI

RAPPRESENTANTE PER L'ITALIA:

CTER

COMPAGNIA IMPORTAZIONE ESPORTAZIONE RAPPRESENTANZE
ROMA - VIA DUE MACELLI, 9 - TELEF. 63.879 - ROMA



Alfa Romeo

CAMPIONE DEL MONDO



Tre veicoli dell'Alfa Romeo per il turismo e i trasporti, tre successi ai Saloni internazionali del 1951.

In alto: l'autobus 900 A gran turismo (carrozato da Orlandi di Modena).

A lato: l'autocarro 900 a grande portata e il 450 a media portata.

Gomme

PIRELLI

SAVIAC

S. A. VERNICI INDUSTRIALI AFFINI COLORANTI

VIA NIZZA N. 404 - TELEFONO 69.08.00 - TORINO



PITTURE
E SMALTI

PER
SEGNALAZIONI

STRADALI

VERNICI E SMALTI PER TUTTE LE INDUSTRIE
PITTURE, SMALTI E VERNICI PER DECORAZIONI
SMALTI E PITTURE NAVALI
VERNICI DIELETTRICHE
VERNICI IGNIFUGHE ED IDROFUGHE

BREVETTATI: ENCAUSTICO DI BORDO "SUPERSOL" sostituisce la cera superandola. "XILOVER" vernice a pennello e spruzzo trasparente e colorata per pavimentazioni in legno, sughero e cemento.

Trasparente, brillante e di eterna durata.

RAPPRESENTANTI: Emilia: Dott. Prof. FERRUCCIO BELLINI - Via Paolo Costa 18, Bologna. — Piemonte e Liguria: Signor GIANNI BERTOGLIO - Corso Beccaria 2, Torino. — Toscana: Sig. CARLO NATUCCI - Via S. Andrea 46, Lucca. — Lazio: U.R.F.E. - Via del Boschetto 60, Roma. — Negozio di vendita in Torino: JALLÀ - Via Sacchi 24 - Telefono 40.652.



1895-1950

55 ANNI

ASCENSORI MONTACARICHI FALCONI NOVARA

VIA GNIFETTI 60 TEL. 3599



Fratelli POZZO - SALVATI - GROS MONTI & C.

POLIGRAFICHE RIUNITE

Società per Azioni

CAPITALE L. 26.000.000 INTERAMENTE VERSATO

TORINO

ARTI GRAFICHE

Ogni genere di stampato in tipografia, litografia, rotocalcografia - per Amministrazioni pubbliche e private ♦ CATALOGHI - EDIZIONI - RIVISTE ♦ Macchinario celere moderno - Composizione meccanica - Stampa con rotativa - Legatoria completa - Pubblicazioni Editoriali e Commerciali di lusso e a colori - Macchine Offset e Rotocalco.

CASA EDITRICE

EDIZIONI UFFICIALI: ORARI FERROVIARI, PUBBLICAZIONI FERROVIARIE - TARIFFE - PREZZI TRASPORTI ♦ ANNUARIO GENERALE D'ITALIA ♦ ANNUARIO INDUSTRIALE E COMMERCIALE AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA ♦ GUIDA AEREA D'ITALIA.

ORGANIZZAZIONE PUBBLICITARIA POZZO

SULLE PROPRIE PUBBLICAZIONI: forti tirature - diffusione in tutto il mondo. In Italia ed all'Estero studia e realizza ogni manifestazione e campagna pubblicitaria. Provvede direttamente all'allestimento, piazzamento, manutenzione di impianti reclamistici sulle strade, autostrade e nei centri di tutta Italia. Consulenza pubblicitaria per lo sviluppo ed il lancio di ogni prodotto nel mondo.

TORINO - Via Santa Teresa 3 - Telefoni 40.833 - 45.048 ♦ MILANO - Via del Lauro 1a - Telefono 14.479 ♦ ROMA - Via Torino 41 - Telefono 43.824 ♦ GENOVA - Via Porta d'Archi 8/6 - Telefono 580.648 ♦ FIRENZE - Via della Scala 50 - Telefono 293.394 ♦ CATANIA - Via Umberto 104 - Telefono 14.071.

AMMINISTRAZIONE E DIREZIONE GENERALE: TORINO - Via S. Teresa 3 - Tel. 40.833 - 45.048

Indirizzo Telegrafico: POZZO TF 550.225 - Torino - Casella Postale N. 505 - C. C. Post. 2/235

STABILIMENTI: Moncalieri (Borgo Aje) - Tel. 550.225, 550.297, 550.522 - Foligno - Via del Cassero 11 - Tel. 28.37

ROMA: ALLULLI-CREA - Via dei Lucchesi 26 - Telefoni 64.565 - 681.597

MOSTRA D'OLTREMARE E DEL

NAPOLI • CAMPI FLEGREI

Nella suggestiva cornice del golfo Partenopeo si aprirà nel Maggio 1952 la prima rinnovata edizione del dopoguerra della "Mostra d'Oltremare", che meglio delle precedenti rassegne documenterà le attività italiane in patria ed all'estero. Importanti manifestazioni di carattere culturale ed artistico renderanno gradito al visitatore il soggiorno e la visita all'esposizione.

oltremare

• PROGRAMMA

della 1ª Mostra triennale del lavoro italiano nel mondo

- Settore 1 - Salone celebrativo del lavoro italiano nel Mondo.
- Settore 2 - Il bisogno di lavoro nel Mondo.
- Settore 3 - Le aree disperse in Italia.
- Settore 4 - Il potenziale italiano di lavoro ed il suo impiego.
- Settore 5 - Attività italiane economiche e tecniche svolte all'estero.
- Settore 6 - L'Europa ed il lavoro italiano.
- Settore 7 - L'Africa ed il lavoro italiano.
- Settore 8 - L'Asia ed il lavoro italiano.
- Settore 9 - L'America del Nord ed il lavoro italiano.
- Settore 10 - L'America del Centro e del Sud ed il lavoro italiano.
- Settore 11 - L'Australia, l'Oceania ed il lavoro italiano.
- Settore 12 - Il lavoro italiano e gli enti internazionali.
- Settore 13 - Attività italiane culturali, scientifiche ed assistenziali svolte all'estero.
- Settore 14 - Attività italiane finanziarie, previdenziali ed assicurative svolte all'estero.
- Settore 15 - Attività italiane nei trasporti e nelle comunicazioni con l'estero.
- Settore 16 - Attività italiane all'estero nel campo dell'ospitalità e del turismo.

CONCESSIONARIO ESCLUSIVO PER L'ITALIA: POSTEGGI E PUBBLICITÀ

ORGANIZZAZIONE POZZO

TORINO: Via S. Teresa, 3 - Telefono n. 40.833 - Casella Postale 505

ROMA: Via dei Lucchesi, 26 - Telefono n. 64.565

AVORO ITALIANO NEL MONDO



oltremare

In alto a destra: la visita del Ministro dei Lavori Pubblici, Rubinaeci. In alto a sinistra: la visita del sindaco di New York, Mr. Impellitteri. A lato: la visita del Ministro Campilli. Sotto a destra: il congresso del "Bureau International du Travail". Sotto a sinistra: il sindaco di New York, Mr. Vincent Impellitteri ed il Prof. Luigi Tocchetti in visita alla Mostra d'Oltremare.





Impianto di corso Matteotti a Milano

ILLUMINAZIONE STRADALE A **FLUORESCENZA**

IMPIANTI ELETTRICI DI OGNI TIPO - CABINE - QUADRI - SEGNALAZIONI - AUTOMATISMI - LINEE ELETTRICHE E DI CONTATTO * ILLUMINAZIONE A FLUORESCENZA ED INCANDESCENZA ARTISTICA ED INDUSTRIALE * IMPIANTI TELEFONICI DI OGNI TIPO - RETI - CAVI AEREI E SOTTERRANEI - GIUNZIONE E MISURE SU CAVI PALI "CEIET" DI CEMENTO ARMATO CENTRIFUGATO (Stabilimento di PIACENZA)

SOCIETÀ PER AZIONI

CEIET

COSTRUZIONE ESERCIZIO IMPIANTI ELETTRICI E TELEFONICI

Sede e Direzione in MILANO
VIA ZEXON, 5 - TEL. 61.207

stilnovo

APPARECCHI PER L'ILLUMINAZIONE

UFFICI - ESPOSIZIONE - MILANO

VIA BORGONUOVO 18 - TEL. 632309



COLONNE SCAC

PER FABBRICATI CIVILI
INDUSTRIALI - RURALI

SCAC

Società Cementi Armati Centrifugati

MILANO - CORSO ITALIA N. 3

perchè le vostre costruzioni
sfidino davvero il tempo...

impermeabilizzate con FLINTKOTE

per rendere le vostre coperture sicuramente impermeabili. L'emulsione bituminosa Flintkote resiste all'azione calorifica e ossidante dei raggi solari, e si mantiene durevolmente plastica. Il Flintkote, sia puro che miscelato, viene messo in opera a freddo con la massima facilità. È il materiale ottimo per impermeabilizzare terrazze, tetti, fondazioni, basamenti, cisterne, condotti, e per proteggere i muri esposti all'umidità. Applicato in diversi strati, è un efficace isolante termico e sonoro.

pavimentate con FLINTKOTE

per ottenere dei rivestimenti resistenti, flessibili, inodori, antipolvere, anti-sdruciolevoli e ininfiammabili. I pavimenti Flintkote, di facile applicazione e manutenzione, migliorano sotto l'azione del traffico: sono quindi i pavimenti ideali per gli impianti industriali, i magazzini, le autorimesse, ecc. Il Flintkote è l'ideale per fissare rivestimenti di ogni tipo e per conferire una sonorità minima ed una elasticità massima ai pavimenti in gomma o in linoleum.

protegete con FLINTKOTE

le lamiere, le strutture metalliche, le condutture e i serbatoi, per difenderli in modo definitivo dalla ruggine. Il Flintkote permette anche di effettuare facilmente ed economicamente i più svariati lavori di manutenzione: riparazioni di fessure, rifacimenti di vecchi pavimenti, restauro di terrazzi e di tetti inclinati, ripristino di coperture a vetri (con mastice Flintkote), rigenerazione sul posto di feltri e cartoni bitumati...

Chiedete informazioni ed opuscoli all'Agenzia o Filiale Shell della Vostra zona, e avreteVi del Servizio Tecnico Shell.

FLINTKOTE l'emulsione bituminosa per l'edilizia moderna





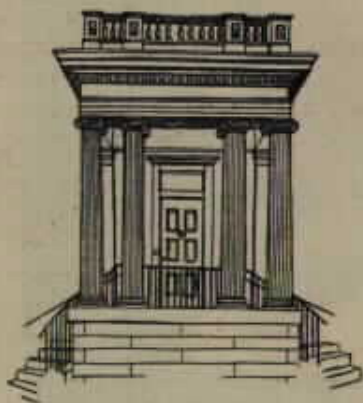
NILSSON & KORTE

H A M B U R G

RAPPRESENTANTE GENERALE
PER L'ITALIA E T.L.T.

MA.SIRA
MACCHINE STRADALI

MILANO - C.so VITT. EMANUELE, 37-B - TEL. 79.17.23



fondo unito adatto ad ogni colorazione



BRENDLI

carte per pareti
di
qualità

prospetto architettonico

serie 2209/2212





BRENDLI

carte per pareti
di
qualità

Sede e filiali Braendli:

Milano via S. Martino 17, telefoni 32934/33277
Roma corso Umberto 39/40, telefono 61902
Torino corso Vitt. Emanuele 82, telefono 49064

Elenco dei concessionari e rappresentanti Braendli:

Bergamo	Casa del Tappeziere, via Tasso 46
Biella	P. Breno, via Italia 13
Bologna	A. Toschi, via Caprarie 4
Bolzano	F. Fushrer, via Museo ang. Cassa Risparmio
Busto Ars.	A. Terravuzzi, via Montebello 7
Catania	F. Calaffore e Co, via Etna 139
Ceno	P. Castaldi, via Canth 4
Cosenza	E. Mazzocchi, piazzetta A. Toscano 9
Foggia	R. M. De Biase, corso Vittorio Emanuele 63
Genova	G. Gozzi, piazza Vigna 24 r
Messina	A. Pizzino, via Fabrizi 70
Milano	A. Annovazzi, piazza Argentina 4
Milano	Babini e Paserri, via P. Sottocoruo 2
Milano	A. Gagliardo, corso Sempione 8
Milano	C. Lazzaroni, corso Porta Romana 18
Milano	F.lli Piatto di Bontelli, via S. Giov. s/Muro 18
Milano	T. Valente, via Urbano III, 3
Milano	TIVA di L. Zentini, Via Nino Bixio, 22
Modena	cav. P. Annaloni, via Università 4
Napoli	P. De Luca, piazza Gesù Nuovo 19
Parma	G. Gabba, via Repubblica 68
Pescara	E. Petrone, via Malta 119
Udine	F. Vattolo, via Aquileia 6
Verona	G. Frigerio, via C. Cattaneo 3



... i pavimenti nelle tonalità preferite ...

L'impiego dei pavimenti in resina clorovinilica permette di raggiungere un risultato nuovo nell'arredamento: la scelta della tinta preferita.

I pavimenti in Vipla si presentano infatti in una vasta gamma di tinte, sia unite che marmorizzate, e possono, a richiesta, essere prodotti nelle sfumature più varie.

Essi sono pertanto decisamente superiori, unendo a questo apprezzabilissimo vantaggio estetico quelle che sono le loro prerogative essenziali: ottima resistenza all'invecchiamento ed all'usura, superiore ad ogni altro materiale; elasticità; inattaccabilità dalla salsedine, dagli acidi, oli e grassi; semplicità ed economicità di manutenzione.

Architetti e Costruttori, i nostri tecnici sono a vostra disposizione per fornirvi ogni ragguaglio.



THERMOBLOC

Thermobloc è la soluzione più economica per il riscaldamento di grandi locali industriali. Non richiede installazioni permanenti. Di pronto impiego. Messa a regime dei locali istantanea. Brucia nafta - gas metano - carbone. Adottato con successo in tutto il mondo.

SOCIETÀ ITALO - BELGA

Italcador - Wanson

MILANO - VIA ANDREA DORIA, 7 - TELEF. 25.328 - 25.338

pavimenti e pareti
nella tecnica edilizia
nella tecnica dell'arredamento
nella tecnica del mobile

linoleum

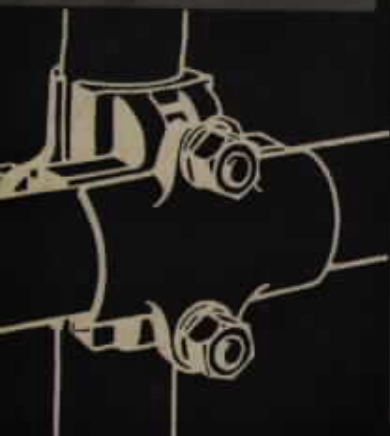
Società del Linoleum S. p. A.

Milano

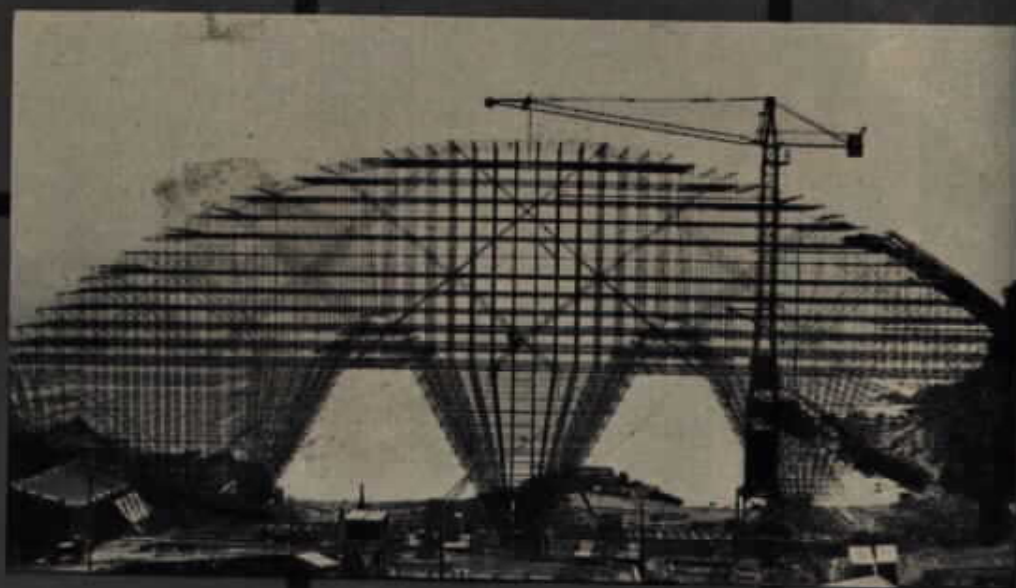
via Macedonio Melloni 28
telefono 278732 (4 linee)

Bologna Firenze Genova Milano Napoli Padova Roma

Porto Narni (Terni)



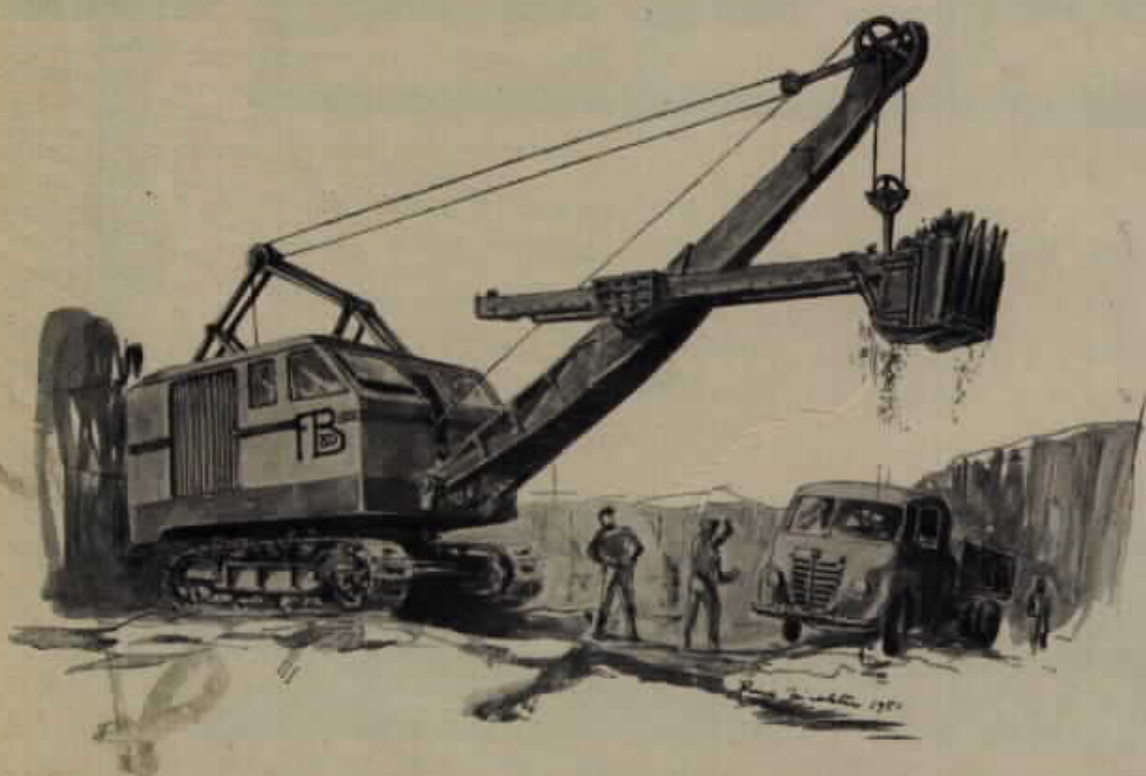
MILANO
VIA BRERA 19 - TEL. 88.58
UFFICI E FILIALI: ROMA
FIRENZE - PADOVA
PALERMO - NAPOLI
ANCONA - TRIESTE
BOLOGNA - BARI
GENOVA - CAGLIARI



PONTEGGI TUBOLARI DALMINE-INNOCENTI S.p.A.

PROGETTAZIONE - VENDITA - NOLEGGIO - MONTAGGIO

UN NUOVO ESCAVATORE DA 2 mc.



●
IMPIANTI
MECCANICI
PER
CANTIERI

Soc. per Ar. **Ing. F. FIORENTINI & C.** ROMA SEDE: VIA L. BISSOLATI 76
TELEFONI: 481.186 - 487.198

VETROFLEX

fibra di vetro

isolanti termoacustici per l'edilizia

ininfiammabile

antincendio

incombustibile

feltri

imputrescibile

leggerissimo

$\lambda = 0,028$



Tende di alluminio "Malugani"

OFFICINE
MALUGANI
MILANO (510)

CASA FONDATA NEL 1892
VIALE LONIGIANA, 10 - TEL. 500.077 - 896.534
TELEGR. MALUGANFERRO - MILANO

"Le tende alla Veneziana" Malugani
non sono soltanto utili e pratiche, esse
sono belle"

nel nuovo palazzo "de La Rinascente" di Milano Tende "Malugani" per circa mq. 1400. Dott. Ing. Molteni - Architetto Reggiori.

Ingombro minimo ♦ Posa semplice ♦ Manovra facile e leggera

TENDE ALLA VENEZIANA DI ALLUMINIO
CON CASSONETTO METALLICO BREVETTATO

FINESTRE DI FERRO E DI ALLUMINIO
(LEGA ANTICORODAL)

adatte per locali ad uso:

ABITAZIONE - UFFICI - NEGOZI - ALBERGHI
RISTORANTI - SCUOLE - OSPEDALI - CASE DI CURA

Per informazioni, richieste, ordini, INTERPELLATECI
OPUSCOLI ILLUSTRATI A RICHIESTA



CEMENTO METALLICO ESPANSIVO SMOOTH-ON Tipo n. 7

Unico che aumenta di volume durante il processo di presa rendendolo insostituibile per riparazione di lesioni nei calcestruzzi, pietre, ecc.

Le riparazioni eseguite con Smooth-On riescono effettivamente perfette ed eterne.

Impermeabilizzando con Smooth-On si ottengono risultati insperati che non si possono ottenere con nessun altro impermeabilizzante.

Adoperate quindi Smooth-On ove non si sono potuti ottenere risultati positivi con altri prodotti.

Lo Smooth-On non richiede mano d'opera specializzata essendo di semplice e facilissima applicazione. Chiedete le istruzioni gratuite per l'impiego dello Smooth-On tipo n. 7 e sarete informati delle numerose possibilità d'utilizzazione di tale pregiato ed insostituibile prodotto.

Chiedete il manuale originale Smooth-On per l'uso e l'applicazione dei tipi per riparazioni nella ghisa, ferro, alluminio e bronzo, per giunti filettati, per guarnizioni e per giunti impermeabili.

Tutte le richieste vanno indirizzate alla: **Soc. R.I.P. MACCHINE EDILI - Torino**
Corso Orbassano n. 86 - Telefono 31.307



TL

la lampada Fluorescente di qualità



Le lampade fluorescenti "TL" PHILIPS assicurano il miglior rendimento e la più gradita tonalità di luce, nella colorazione idonea per qualunque applicazione: P. 55 a luce diurna, P. 33 a luce bianca, P. 29 a tinta calda.

Per creare ambienti accoglienti adottate la colorazione P. 29, la nuova simpatica luce della lampada fluorescente "TL" PHILIPS, che non ha eguali.

La terracotta

il classico materiale delle epoche d'oro dell'edilizia italiana

La terracotta

in elementi trafilati o stampati, lisci, sabbiati, sagomati, decorati per rivestimento di facciate, per contorno di aperture, per decorazione di interni, ritrova nell'edilizia moderna le più ampie applicazioni ed è produzione specialissima delle

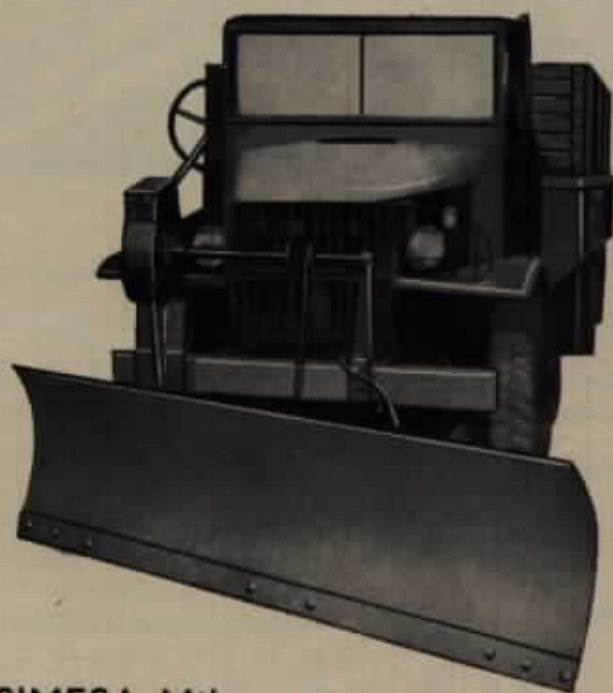
CERAMICHE MUZIO FAGNANO OLONA (Varese)

Ufficio Centrale Vendite CERAMICHE MUZIO - MILANO - Via G. Pacini 67 - Telef. 29.66.06

Spazzaneve moderni

a scudo

*La lama è collegata
allo scudo con
dispositivo di sicurezza
che scatta al minimo
urto, liberandola.
Facilità di attacco
e smontaggio*



**applicabili
ai camions**

Molte importanti
Aziende
ed
Enti Pubblici
lo adoperano
da tempo
con ottimi risultati

Ing. Domenighetti SIMESA Milano

Via Capecelatro, 10 - Telefoni N. 40.187 42.804 • Via Pietro Verri, 6 - Telefono N. 700.018

QUARZITE DI SANFRONT

...la bella pietra

per l'edilizia moderna

**PAVIMENTI
RIVESTIMENTI**



UNA LASTRONATURA DI FACCIATA



UNA PAVIMENTAZIONE STRADALE

Ufficio Centrale Vendite "QUARZITE DI SANFRONT"
MILANO - Via G. Pacini 76 - Tel. 29.66.06

QUARZITE DI SANFRONT

GAMMA

SOCIETÀ A RESPONSABILITÀ LIMITATA

TORINO
VIA BARBAROUX, 37
TELEFONO 5.00.10

**FORNITURE ELETTRICHE - LAMPADARI
LAMPADINE - CONDUTTORI - VETRERIE**

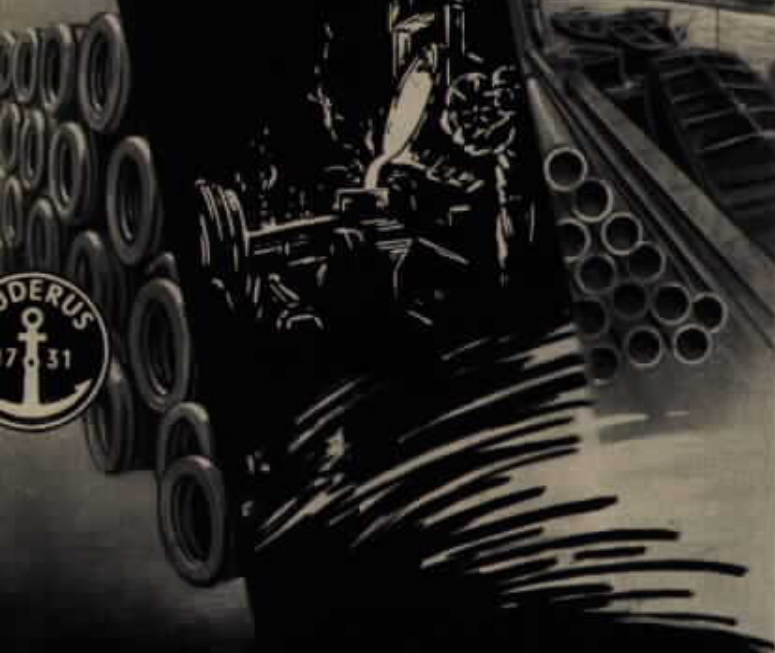
Per i costruttori: TUBO FERRO AVVICINATO, MATERIALE DA INCASSO
DI QUALITÀ PREGIATA, CONDUTTORI SICE.

Per i rivenditori: TUTTI I TIPI DI LAMPADARI, VETRERIA, LAMPADE
PORTATILI, FERRI DA STIRO, CUCINE, SCALDABAGNI,
ARTICOLI PER REGALI.

*Tubi
centrifugati*

BUDERUS

*in tutto
il mondo*



ing. LUIGI DE KÜMMERLIN

S. p. A.

MILANO

VIA SPARTACO 12

TEL. 50.388 - 51.388



Fratelli BUZZI

Società per Azioni

C E M E N T I

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

Cementi Portland normali e ad
alta resistenza

Cementi pozzolanici e d'alto forno

Agglomeranti cementizi

Calce eminentemente idraulica
macinata

Stabilimenti in Casale Monferrato e Trino Vercellese

Filiale in TORINO: Via P. Micca, 17 - Telefono 4.59.61





Un solo rubinetto per qualsiasi applicazione.
Miscelazione perfetta. Incassato ma non murato.
Manovra facile ed intuitiva. Nessuna molla.
Nessun rinvio. Nessun congegno a rapida usura.
Illimitate possibilità artistiche, cromatiche, orna-
mentali. Dopo anni d'uso sostituzione in tre minuti.

CINQUE ANNI DI GARANZIA

La robinetteria di oggi e di domani

IGIENICA • PRATICA • ELEGANTE

Telegrammi: Mamorobinet Milano

MAMOLI
ROBINETTERIE

P 4

CONTRO IL CALDO, IL FREDDO, IL FUOCO, I RUMORI



**IN OGNI COSTRUZIONE
VERMICULITE**

VERMICULITE

CALCESTRUZZI VERMICULITE VIC - sottofondi, isolamento terrazze, pareti interne e esterne

INTONACI VERMICULITE VIC - intonaci interni e esterni

ACOUSTICAL PLASTIC VIC - intonaco assorbente acustico

SOLVIC - emulsionatore per calcestruzzi e intonaci alla Vermiculite e normali

VIC ITALIANA - Viale Malino, 3 - Milano

URBANISTICA

Rivista Trimestrale

dell'Istituto Nazionale di Urbanistica

N. 3 - 1951 - Anno XXI

Direttore

Adriano Olivetti

Comitato direttivo

Domenico Andriello, Piero Bottani, Edoardo Carbonara, Pasquale Carbonara, Luigi Coenra, Salvatore Cossu, Luigi Dodi, Eugenio Fusilli, Adalberto Libera, Armando Melis De Villa, Giovanni Michelsotti, Alberto Moroni, Saverio Muratori, Ludovico Quaroni, Giuseppe Samonà, Virgilio Testa, Giuseppe Vaccaro.

Redattore capo

Giovanni Astengo

Segretaria di redazione

Maria Vernetto

Redattori regionali

Piemonte: Nello Remacco, Attilio D'Avanzo.
Lombardia: Elio Carutti, Vincenzo Colombo, Eugenio Gentili.
Veneto: Giovanni Barbin.
Liguria: Alessandro Christen, Mario Labò.
Emilia: Renzo Sansoni, Vittorio Camillo.
Toscana: Fernando Clemente, Leonardo Savilli.
Lazio: Federico Coria, Ludovico Quaroni.
Campania: Domenico Andriello.
Puglia: Enzo Minicilli.
Sardegna: Vito Mossa.
Sicilia: Edoardo Carbonara, Gianni Pirone.

Legislazione urbanistica

Francesco Corda

Letteratura urbanistica

Deano Levi

Corrispondenti esteri

Argentina: Ciro Caluprina - Instituto de Arquitectura y Urbanismo - Tucumán.
Belgio: Frans Lickens - 34, Rue du Fossé-aux-Loups - Bruxelles.
Brasile: Carlos Lodi - R. Salvador Medonça 100 - S. Paulo.
Bulgaria: Trendafil K. Trendafiloff - Rue Zar Samuil 34 - Sofia.
Canada: E. G. Faludi - Secretary of "The Institute of Professional Town Planners" - 24 Bloor Street East - Toronto 5.
Cile: Alfredo Johnson Villalón - Calle A. Amunátegui 75 - Santiago.
Colombia: Dr. Jorge Kibbi - Pontificia Universidad Católica Javeriana - Bogotá.
Cuba: Silvia O'Hurques - Calle 10 n. 513, Almendares - Habana.
Francia: Robert Anzelle - 13, Place du Panthéon - Paris V.
Inghilterra: Anthony Chitty - 20 Gower Street - London W. C. 1.
Israele: Dr. Vito A. Volterra - c/o Hazzi - Rehov Mapo 28 Tel Aviv.
Messico: Mauricio Gómez Mayorga - Explanada 1345 Lomas México 10, D. F.
Olanda: J. B. Bakema - Westerkade, 34 - Rotterdam.
Perù: Mario Bianchi - S. Martín, 595 - Lima Miraflores.
Portorico: Arch. Edoardo Borsellino - Consultor de la Junta de Planificación - Santurce - Puerto Rico.
Svezia: Matteo Teresa Ferrari - Italianiska Legationen - Huskyl - Stoccolma.
Svizzera: Mr. Hans Marti - Schönbühlstrasse 8 - Zürich.
Sud Africa: Marie Denis Bohlacht - 28, Paul Kruger Drive - Georgetown Tvl.
Ungheria: Emerich Halász - IV Bécsi, 41 - Budapest.
U. S.: Miss Ernie Freeman - 211, Remsen Street Brooklyn 3 - New York.
Frederick Guthrie - 230 West 41 st Street - New York, 18.

SOMMARIO

Pag. 3 Cultura e vita

di Giovanni Astengo

» 5 L'urbanistica industriale al Convegno di Milano

» 12 La colonizzazione del Nord America

di E. A. Guthrie

» 45 La città universitaria del nord-ovest Argentino

» 48 Indagine sociale a Bogotá

di Jorge Kibbi

» 50 La nuova Sezione Urbanistica al Consiglio Superiore dei lavori pubblici

di Virgilio Testa

» 57 Legislazione Italiana

di Francesco Corda

» 59 Legislazione estera

di Norman C. Abbey

» 67 Notiziario estero

» 73 Cronache urbanistiche

» 88 Notiziario dell'INU

» 88 Concorso nazionale per il piano regolatore del Comune di Varese

Copertina e impaginazione di

Egidio Bonfante

Ha curato l'elaborazione dei grafici

Francesco Tassano

Prezzo del presente fascicolo Lire 800

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



Consiglio Direttivo Nazionale dell'Istituto

Domenico Andriello
Giovanni Astengo
L. Barbiano di Belgioioso
Gino Cancellotti
Pasquale Carbonara
Salvatore Caronia
Leone Cattani
Gino Cipriani
Carlo Cocchia
Mario Tenarotto
Francesco Cuccia
Luigi Carlo Daneri
Guido Ferro
Mario Fiorentino
Eugenio Fusilli
Alberto Legnani
Armando Melis De Villa
Saverio Muratori
Cesare Pascoletti
Adriano Olivetti
Ferdinando Poggi
Pasquale Prezioso
Nello Remacco
Paolo Rossi De Paoli
Giuseppe Samonà
Cesare Valle
Michela Valori

Presidente dell'Istituto Nazionale di Urbanistica

Adriano Olivetti

Vicepresidente

Giovanni Astengo

Giunta Esecutiva

Domenico Andriello
Giovanni Astengo
Francesco Cuccia
Adriano Olivetti
Giuseppe Samonà

Tesoriere

Mario Fiorentino

Sede dell'Istituto: Roma

Lungotevere Tordinona, 1

Una lettera del Sig. Ministro dei Lavori Pubblici a proposito dell'articolo "Nuovi Quartieri in Italia"

Egregio Direttore,

Roma, 5 novembre 1951

rilevo nell'ultimo fascicolo della Rivista «Urbanistica» da Lei diretta (n. 7 del 1951) talune inesattezze che La prego di voler cortesemente rettificare nel prossimo numero, pubblicando la presente, ai sensi delle vigenti norme sulla stampa.

Alla pagina 13 del suddetto fascicolo, nella didascalia alla foto di un particolare di una sala della Mostra della Ricostruzione Nazionale, tenutasi a Roma nel 1950, ad illustrazione del dislocamento delle case per i senza tetto, si legge infatti: «Le bandierine indicano sulle varie piante di città la ubicazione delle case per i senza tetto. La disseminazione topografica è evidente».

Tale affermazione è assolutamente errata, nonché tendenziosa, per essere stata ripresa e posta a base dell'articolo stesso fascicolo «Nuovi quartieri in Italia», a firma Giovanni Astengo, a cui resta, peraltro, la responsabilità specifica delle argomentazioni svolte nell'articolo stesso.

La illustrazione dimostrativa della ubicazione delle case per i senza tetto nella Mostra della Ricostruzione non si riferisce alla dislocazione delle case medesime «nelle città», sibbene alla loro diffusione nel territorio, non essendo le carte esposte «pianche di città», ma «corografie» dei comprensori di ciascuna provincia d'Italia, come appare anche all'occhio del profano. Trattasi perciò non di disseminazione topografica di dette case nell'ambito delle singole città, ma bensì nel territorio delle varie provincie. Cadono di conseguenza le illazioni che, nei confronti dell'operato della Amministrazione dei Lavori Pubblici, sono state, per tale equivoco, tratte dall'articolista. Questi non ha quindi potuto cogliere il senso precipuo dell'opera ricostruttiva dello Stato nel settore edilizio, la quale fu volta, anzitutto, a ridare d'urgenza un tetto a quanti, in ogni contrada, lo avessero perduto, recando, così, sollievo alle popolazioni in forma quanto più possibile capillare, ed estesa in special modo ai più piccoli centri bisognosi di aiuto.

Tutto ciò per quanto si riferisce alle inesattezze rilevate.

Quanto alle critiche mosse nello stesso articolo, esse non sembrano tener conto del fatto che l'intervento diretto dello Stato nel campo edilizio è stato circoscritto a casi di assoluta eccezionalità, come quello delle distruzioni operate dalla guerra, ed a periodi limitati. Tanto meno nello scritto in parola si è fatto cenno delle difficoltà incontrate da questa Amministrazione in ordine alla situazione obiettiva derivante dalle particolari condizioni dell'immediato dopoguerra e dalla complessità della organizzazione occorrente: difficoltà queste che, invece, nello scritto medesimo sono ampiamente riconosciute nel giudicare l'attività di altri Enti, quali l'INA-CASA, la quale tuttavia, si è trovata fortunatamente ad operare in condizioni tanto diverse.

Si sono, inoltre, taciuti gli sforzi compiuti per il miglioramento qualitativo delle costruzioni per i senza tetto, che vanno dai vari concorsi architettonici indetti e dalla costituzione degli appositi centri sperimentali di Milano e di Napoli, alla formulazione delle norme per il «Codice della Casa» ed alla riuscita realizzazione di tanti quartieri, tra cui quello del Q-T8 di Milano (costruito quasi totalmente con i fondi dello Stato) e la prima parte di quello di Barra a Napoli che altre illustrazioni fotografiche, alla pagina 39 dello stesso numero 7 di «Urbanistica» inesattamente attribuiscono per intero alla INA-CASA.

Sia di fatto che lo sforzo compiuto dal Governo Italiano per la costruzione di case per i senza tetto è stato unanimemente apprezzato all'estero, per la sua intensità e tempestività, nonostante le limitate disponibilità finanziarie del Paese.

È facile, in questa opera così complessa e scabrosa, rilevare delle manche, ma, al postutto, non va dimenticato che l'intervento dello Stato, per le già ricordate caratteristiche di eccezionalità, ha voluto essere limitato nel tempo, facendo sì che con il ritorno alla normalità ne proseguissero l'opera altri Enti all'uopo costituiti, ed ha inteso evitare, più che possibile, di interferire con quanto di competenza dei singoli Comuni, cui si è lasciata la responsabilità derivante dalle proprie prerogative.

Mi scusi, egregio Direttore, ma ritengo doverose le susposte precisazioni.

Con distinti saluti.

SALVATORE ALDISIO

e il chiarimento del redattore capo

Sig. Direttore,

A proposito della lettera del Signor Ministro relativa al mio articolo «Nuovi quartieri in Italia», desidero precisare quanto segue:

1. Ammetto che la piccolezza della riduzione fotografica dei cartelloni, riprodotti nel cliché posto a capo di pagina 13 nel n° 7 di «Urbanistica», abbia potuto trarre in errore sulla loro interpretazione e influire sull'esattezza della dicitura. Comunque, pur sussistendo in chi scrive un preciso ricordo che nella sala, di cui è data una parziale veduta fotografica, vi fossero, tra le altre cose, anche delle piante di città, con indicata l'ubicazione delle case per i senza tetto, tuttavia, sia che i cartelloni in questione rappresentassero tutti o in parte piante di città, o carte di città e dintorni, o carte geografiche, il fatto della disseminazione topografica delle case per i senza tetto, sia all'interno che all'esterno dei centri urbani grandi e piccoli, non muta.
2. Respingo l'accusa di tendenziosità e affermo che non è certo per una inesatta interpretazione di una fotografia, relativa ai cartelloni di una mostra, che sono stati formulati i giudizi da me riportati nell'articolo. È dalla obiettiva e diretta conoscenza dei fatti che è tratto il mio giudizio che le case per i senza tetto:
 - a) sono «disseminate»;
 - b) sono di basso tenore qualitativo;
 - c) ai loro raggruppamenti manca il carattere di «quartieri autonomi», nel senso definito a nota 4 dell'articolo in questione;giudizio questo che riconfermo e che mi riservo di documentare. I cartelloni delle mostre e le parole passano, ma la realtà edilizia ha un corpo pesante e resta quella che è.
3. L'argomento trattato nell'articolo in questione non chiedeva che fossero illustrate le difficoltà e gli sforzi del Ministero dei LL. PP. nel campo della ricostruzione. Ciò potrà far parte dell'articolo sulla ricostruzione che da tempo è in allestimento e che è stato già annunciato sul n° 6 di «Urbanistica», nella rubrica fuori testo: «Le inchieste di Urbanistica».
4. Rilevo infine, per la verità dei fatti, che:
 - a) il complesso edilizio Barra a Napoli era già stato pubblicato come realizzazione INA-Casa, prima che su «Urbanistica», sulla pubblicazione «I primi 18 mesi di attività del piano Fanfani-Casce: 1° aprile '49 - 30 settembre '50» (Roma, Damasco - s. d.);
 - b) la paternità e le vicende del QT 8 sono note. Basti citare, a chi volesse documentarsi, il recente articolo «Il quartiere sperimentale della Triennale di Milano» sul fascicolo n° 43 di «Metron» 1952.

Tanto mi era doveroso per chiarezza.

GIOVANNI ASTENGO

Cultura e vita

*U*rbanistica industriale e insegnamento dell'urbanistica sono stati gli argomenti dei due Convegni autunnali indetti dall'Istituto, svoltisi il primo a Milano e il secondo a Siena nell'intervallo di soli due mesi.

La diversa origine dei due Convegni spiega la scelta del tema e delle località. L'argomento industriale, proposto dalla sezione lombarda, si presentava connaturale al carattere dinamico della città, che era stata scelta dal Direttivo dell'Istituto come sede del Convegno annuale; dinamico ne fu in effetti il suo svolgimento e per il denso programma di visite e per il continuo mutamento di sede e per il vivace e ordinato svolgimento dei lavori. Il tema dell'insegnamento era invece venuto da tempo e lentamente maturando nell'animo di molti docenti e cultori della materia e sempre più sentita era la necessità di un primo incontro ufficiale sull'argomento: Siena ne fu l'accogliente e nobile sede, nè si poteva invero desiderare una più degna cornice per un convegno culturale.

L'evidente successo di entrambi i Convegni sta innanzitutto a dimostrare da un lato la forza di attrazione degli argomenti vivi ed attuali, dall'altro l'insopprimibile necessità dell'incontro personale, vero ed insostituibile strumento per la chiarificazione dei problemi collettivi. Cosicchè i due temi, anche se apparentemente limitati e circoscritti nella sfera delle esperienze pratiche, hanno rivelato in sè una ricchezza di risonanze e di sviluppi a prima vista insospettati.

Nel Convegno milanese, sottintesa e data per acquisita una certa tecnica ed una certa dottrina dell'organizzazione degli spazi industriali, il reale interesse dei convenuti si è spostato piuttosto sui riflessi sociali delle possibili applicazioni pratiche, sui problemi economici di produttività, di bilancio aziendale ed extra-aziendale, sulla economia del benessere anzichè del profitto, sulla regolamentazione delle aree, sulla carenza delle leggi, e infine sulla pianificazione regionale.

L'Industria è stata presente in tutto il Convegno, come nume tutelare onnipotente ed onnipotente: ancora una volta essa si è rivelata come una vitale, ma selvaggia, forza economica, potenzialmente capace, nei suoi imprevedibili futuri sviluppi, di sprigionare energie immense. Da essa può venire salvezza o dannazione. Aree già mature e aree ancora da sviluppare potranno trasformare integralmente la loro struttura economica, demografica e sociale: in bene o in male, a seconda se in esse lo sviluppo industriale sarà o non sarà coordinato per perseguire fini superindividuali. Ed è proprio questa possibilità di sviluppo pluridimensionale delle forze dell'industria che pone una volta di più l'esigenza dell'urbanistica, come scienza delle trasformazioni spaziali coordinate e come arte di pianificazione pratica.

Anche nel Convegno senese la tecnica della didattica, su cui al primo avvio dei lavori si erano puntualizzati gli interventi, ebbe, verso la fine, quasi a segnare il passo di fronte al dischiudersi di più ampi e poco sondati problemi, che coinvolgono l'essere stesso dell'urbanistica. L'ansia di affrontare, conoscere e trasformare la realtà, che sta alla base dell'operare urbanistico, e la riconosciuta insufficienza dei mezzi tecnici e spirituali posseduti a tale scopo, posero in termini precisi la necessità di chiarire ulteriormente l'essenza scientifica e pratica dell'urbanistica, di dare cioè un corpo organico e una precisa individualità a quell'insieme ancora approssimato di nozioni, estratte da altre discipline e dalle altre scienze sociali, che compongono la disciplina urbanistica e ne formano le basi razionali sia per conoscere, comprendere e giudicare i fatti, sia per formulare i principi teorici di organizzazione spaziale, sia per predisporre gli interventi pratici. Questa sistemazione scientifica, tuttora mancante all'adolescente disciplina, si pone oggi come compito culturale di notevole impegno, e di estremo interesse, che potrà essere agevolmente affrontato nei prossimi anni dalle forze vive delle università italiane in un lavoro, oltrechè personale, *en équipe*, se lo spirito di cooperazione presente in questo primo incontro senese potrà prendere vigore e consistenza attraverso lo stimolo di rinnovati contatti.

La portata dei due Convegni è dunque oltre la cronaca e oltre gli stessi risultati pratici: è nei problemi posti e lasciati per ora insoluti, è soprattutto nell'aver meglio precisato i contorni del vasto campo dell'operare urbanistico, è nell'aver invocato una seria rielaborazione scientifica, è nell'aver ribadita l'importanza che l'urbanistica ha oggi assunto nella vita e nella cultura.

L'urbanistica industriale al convegno di Milano

Cronaca del convegno

Organizzato dalla Sezione Lombarda dell'I.N.U. nei giorni 20-23 settembre 1951 si è aperto alla Triennale di Milano, con la presidenza dell'ing. Adriano Olivetti, e si è concluso a Como l'annuale convegno dell'Istituto Nazionale di Urbanistica.

Aderendo al carattere preminentemente industriale del territorio gravitante su Milano è stato scelto come argomento del convegno «L'Urbanistica e l'Industria».

Allo scopo poi di rendere più vivo il convegno e di portare i partecipanti a diretto contatto con la reale situazione industriale, è stata programmata e realizzata una serie di visite a complessi industriali, a tipico insediamento, nella zona Nord di Milano. Le tre giornate specificamente dedicate all'argomento del convegno sono state quindi divise in due parti: la mattina visita a tre tipiche zone a sviluppo industriale (il grosso nucleo accentrato ai margini della città a Sesto S. Giovanni; la zona industriale a nastro del Varesetto e le industrie ad insediamento sparso nella zona delle Groane) il pomeriggio discussione dei tre temi in argomento con riunione, al termine della visita alle industrie, rispettivamente a Monza, a Varese e Como. Cronologicamente il convegno, al quale hanno attivamente partecipato circa 150 congressisti, ha avuto il seguente ordine di manifestazioni, visite e lavori:

Giorno 20: Alle 18,30 inaugurazione del Convegno nel Salone d'onore alla Triennale di Milano, presenti il vice presidente e la Giunta esecutiva della Triennale, con presidenza dell'ing. Adriano Olivetti; alle 19,30 ricevimento ufficiale offerto ai convenuti da parte del Comune di Milano negli ambienti della Villa Reale, presente l'assessore dott. Sala, in rappresentanza del Sindaco.

Giorno 21: Nella mattinata visita al complesso industriale di Sesto-Monza; sguardo d'insieme all'agglomerato industriale compren-

dente i maggiori organismi ivi insediati: le Officine Breda, le Pirelli, le Murelli, le Falk.

Segue a Monza un rinfresco offerto dal Comune, presenti il Sindaco e gli Assessori. Nel pomeriggio iniziano i lavori del Convegno nei saloni della Villa Reale con la trattazione del primo tema. Nella serata, rientrati a Milano, ha luogo la Riunione del Consiglio Direttivo dell'I.N.U.

Giorno 22: Sguardo d'insieme del complesso industriale a nastro allineato lungo il corso dell'Olona, percorrendo da Milano a Varese l'itinerario: Rho-Legnano-Castellanza-Cairate-Castiglione Olona-Varese.

Lungo il percorso si sono effettuate due soste: la prima per la visita dello stabilimento tessile Dell'Acqua a Legnano, la seconda a Castiglione Olona ove la Collegiata e gli affreschi di Masolino da Panicale si sono inseriti con la loro elevata poesia creando una ben accolta parentesi.

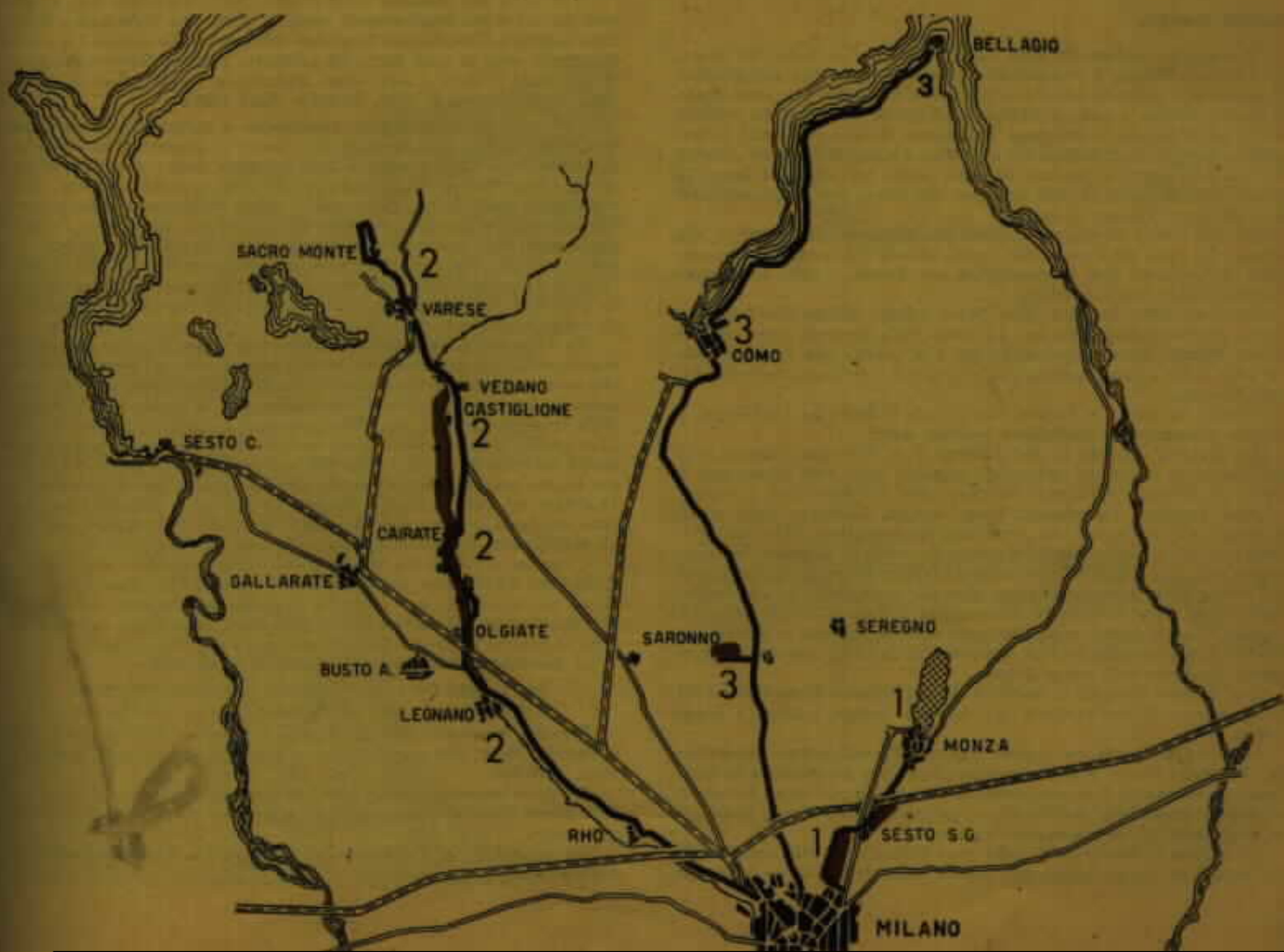
Anche a Varese ricevimento nel Palazzo Comunale, presenti Sindaco ed Assessori. Al rinfresco è seguita una colazione al Sacro Monte di Varese, località paesisticamente notevole.

Nel pomeriggio i lavori del convegno, con la relazione dell'arch. Dodi sul 2° tema, si sono svolti nelle sale della Camera di Commercio di Varese. La sera ha avuto luogo a Milano, nella sede del salone d'onore della Triennale, l'Assemblea Ordinaria dei soci dell'I.N.U.

Giorno 23: Nella mattinata visita ai nuclei industriali delle Groane: S.N.I.A. Viscosa e A.C.N.A. Montecatini. Nel pomeriggio, il convegno si è riunito nella sala del Consiglio del Comune di Como per la seduta conclusiva: relazione dell'arch. Astengo, discussione sul terzo tema, conclusione e votazione delle mozioni presentate.

Conclusi i lavori i convenuti si sono trasferiti a Bellagio ove ha avuto luogo una cena al Gran Hotel Villa Serbelloni.

Fig. 1 - I tre itinerari delle visite effettuate nei giorni del Convegno ai complessi industriali di Sesto S. Giovanni, del Varesetto e delle Groane.



Caratteristiche degli insediamenti industriali visitati

Prima giornata.

Il complesso industriale Sesto-Monza. — Milano e Monza, dalla antica tradizione artigiana, sviluppano le proprie industrie come evoluzione di una tendenza preesistente. Sesto San Giovanni è invece un prodotto puro del fenomeno industriale della fine del Sec. XIX e soprattutto di questo.

Posta sulla più antica ferrovia dell'Italia settentrionale e servita da una strada importantissima quale la Milano-Lecco (Svizzera) e Milano-Bergamo, a breve distanza da Milano, sede delle iniziative industriali e commerciali più ardite, offre vaste aree libere e di scarso valore agricolo. Vi si localizzano grandi imprese come Marzilli, Breda, Falk, Pirelli, ecc. e una quantità di aziende minori.

Le zone circostanti offrono all'inizio mano d'opera esuberante all'agricoltura. Lo sviluppo demografico di Sesto San Giovanni (popolazione stabile):

Anno 1861	Abitanti	4.189
» 1881	»	5.597
» 1901	»	6.952
» 1911	»	11.592
» 1921	»	18.274
» 1931	»	31.044
» 1950	»	42.011

va di pari passo con quello delle industrie, che occupano 3/4 della popolazione locale atta al lavoro e indirettamente costituiscono la base dell'economia di tutta la zona. Sesto San Giovanni, nata, si può dire, dal nulla, offre un esempio tipico, a tutt'oggi, della insufficienza della iniziativa privata e della incapacità di quella pubblica a creare un ambiente socialmente degno ed economicamente favorevole alla vita degli uomini e delle industrie.

Sono chiari i segni di un raggiunto limite, almeno temporaneo, del suo sviluppo: infatti l'incremento di tutti indistintamente gli organismi industriali e l'infiltrarsi fra questi di edifici residenziali, ha caoticamente saturato la zona con la risultante di una quasi impossibile riorganizzazione in luogo dell'industria e di assurde condizioni di vita. Solo un piano di alleggerimento industriale o di trasferimento dei quartieri residenziali può migliorare la situazione.

Seconda giornata.

Il complesso industriale della Valle Olona. — La Valle dell'Olona, da Varese a Milano, è esempio interessante di una felice sistemazione di numerosi e collegati complessi industriali. La scelta non preordinata di questa vallata a sede di impianti industriali è ed è stata peraltro intesa ad utilizzare la fortunata coesistenza in essa di diversi fattori utili: importanti e selezionate vie di traffico e mezzi di trasporto, l'opera di fognatura naturale prestata dal letto molto incassato del fiume, la preesistenza di centri agricoli numerosi che hanno fornito la necessaria base di mano d'opera al lavoro.

La rete viaria si appoggia al sistema formato, alla destra e alla sinistra del corso del fiume, dalla strada statale del Sempione, che continua da Gallarate con la provinciale per Varese, e dalla provinciale Varese-Tradate-Saronno-Milano.

La linea della Ferrovia dello Stato collega Milano-Rho-Legnano-Busto Arsizio-Gallarate-Varese. La linea delle Ferrovie Nord Milano unisce Milano-Saronno-Tradate-Varese e si collega con la linea delle Ferrovie dello Stato attraverso il tracciato Seveso-Saronno-Busto Arsizio-Novara.

Inoltre un tronco a binario unico risale il fiume da Castellanza a Cairate svolgendo un prevalente servizio merci.

Per quanto riguarda la distribuzione delle industrie, l'aspetto e le caratteristiche dei centri industriali esistenti, pare utile distinguere il tratto da Milano a Gallarate, dal corso alto del fiume fino a Varese.

Rho, Legnano, Castellanza, Busto Arsizio, Gallarate, tutti centri di antica origine, hanno ora prevalenti caratteristiche industriali (industrie tessili e meccaniche). Interessante, specie in Legnano, la disposizione continua delle industrie in particolare quelle tessili lungo il corso dell'Olona. Oltre Legnano il fiume corre molto profondo in una stretta valle, dove sono distribuite linearmente industrie tessili, tintorie, cartiere. Piccoli centri originariamente agricoli collegati a pettine coi tronchi stradali sugli altipiani ai due lati della valle, sono la salubre e isolata residenza della mano d'opera.

Per quanto riguarda i servizi è da sottolineare l'importanza del futuro tronco di metanodotto che fornisce energia termica a basso prezzo.

Ha indubbiamente un grande interesse l'insediamento industriale dell'alta Valle Olona; le sue caratteristiche se pur determinate da localizzazione spontanea degli organismi industriali e da particolari fortunate condizioni orografiche ambientali, si potrebbero classificare frutto di un'intelligente ed organica pianificazione.

Le officine incassate nella valle sono isolate dai nuclei residenziali pur essendone vicine, hanno uno scarico naturale nell'alveo del fiume

Olona, hanno una ferrovia a loro esclusivo servizio, sono collegate con brevi tronchi stradali, che in molti casi sfiorano appena gli abitati, a tre grandi vie di traffico: la mano d'opera utilizzata risiede in piccoli nuclei che non hanno per nulla alterato il loro organismo originariamente agricolo; i percorsi dalla fabbrica alla casa sono brevissimi ed offrono la possibilità di raggiungere l'abitazione nel breve intervallo di lavoro del mezzogiorno. Dalle case, poste a qualche centinaio di metri da esse, le fabbriche sono completamente defilate alla vista; un miglioramento delle attrezzature collettive, oggi ancora molto deficienti, potrebbe offrire agli operai di queste industrie condizioni di vita veramente invidiabili.

Tercia giornata.

I centri industriali delle Groane. — La zona delle Groane è l'ultimo lembo di pianura che facendo centro nell'altipiano omonimo si stende con andamento leggermente ondulato a nord di Milano fino alle prime colline della Brianza. L'asse della zona è rappresentato dal corso del fiume Seveso, ovvero dalla strada Comasina, e i limiti ne sono le strade Valassina e Varesina.

L'altipiano, argilloso, era un tempo coperto da un fitto bosco di abeti, bosco ormai distrutto dai vandalici tagli operati durante le ultime due guerre.

La zona circostante l'altipiano è di natura morenica, coltivata a biade, patate, gelsi. Clima, prima del taglio dei boschi e della creazione dell'industria chimica, molto salubre, ventilato; densità di popolazione assai elevata (500 ab. Km²); sensibile movimento d'emigrazione e immigrazione, sensibile eccedenza dei nati sui morti. La proprietà è molto frazionata: il 45% è inferiore a ha. 0,4 e solo il 3% supera i 10 ha.

Le località della zona sono citate nelle cronache più antiche e numerose sono le ville nobiliari (Mobello, Senago, Varedo, Cesano, ecc.) che testimoniano come la zona fosse ricercata dai milanesi per la residenza estiva.

Le industrie tradizionali sono le stesse della regione brianzola ovvero legno, seta e laterizi. Lo sviluppo industriale non ha alterato questa caratteristica e le industrie suddette sono ancor oggi, unitamente alle industrie chimiche (seta artificiale e coloranti), le più numerose ed importanti della zona. Nella configurazione urbanistica attuale sono da segnalare:

1° - Le reti stradale e ferroviaria, particolarmente ben attrezzate sia nel senso longitudinale, verso la città, che trasversale. Unico dato negativo l'insufficiente larghezza della strada Comasina. Le strade trasversali sono in gran parte già asfaltate. Tutte le ferrovie risalgono al decennio 1880-90 e sono state elettrificate tra le prime (Ferrovia dello Stato intorno al 1900, Ferrovie Nord 1928).

2° - Lo sviluppo edilizio, residenziale e industriale, notevole nei due ultimi dopo guerra, non ha dato luogo a concentrazioni eccessive. È mancato invece l'isolamento delle industrie nocive e la neutralizzazione, con sufficienti filtri e schermi di verde naturale o bosco, delle emanazioni malsane (vedi Varedo). I centri tradizionali sviluppandosi lungo la strada interna, parallela alla Comasina, tendono a fondersi costituendo una continuità soprattutto tra Varedo e Barlassina. Lo sviluppo della zona è stato favorito dalla disponibilità di energia elettrica, in erogazione dal 1910 (linee della Val d'Ossola) e del gas metano in dotazione dal 1949-50. A Nord del canale Villoresi la disponibilità di acqua è modesta.

Un esempio di decentramento industriale è costituito da due grandi stabilimenti chimici della Snia e della Montecatini a Cesano Maderno, che sorgono nel cuore di quella che fu la grande pineta delle Groane, lungo la ferrovia secondaria Saronno-Seregno, e hanno la loro origine nella trasformazione di un unico complesso industriale originario, cioè l'Industria Chimica Bonelli creata nel 1915 nel luogo dove sorgeva una antica fabbrica di laterizi. Nel 1920 la Bonelli cedeva il reparto creato per la produzione della seta artificiale alla Snia. Il grosso stabilimento fu ceduto nel 1927 al gruppo Italgas che costituì la Società Aena, materie coloranti, passata nel '31 sotto il controllo della Montecatini con gli stabilimenti di Casano e Cengio (Savona ex Sipe).

L'enorme sviluppo dei due complessi (Snia: superficie mq. 300.000, dipendenti 2.500 circa; Aena: superficie mq. 400.000, dipendenti 2.000 circa) ha determinato per due volte lo spostamento a nord della strada Saronno-Casano. Abitazioni per i dipendenti sono state costruite sia nelle vicinanze degli stabilimenti che nei paesi circostanti.

Il movimento ferroviario e stradale è il seguente:

Snia: carri ferroviari 600/mese; autocarri 700/mese;
Aena: » » 500/mese; » 1000/mese.

L'acqua necessaria alle lavorazioni è pompata dal sottosuolo alla profondità di m. 100 circa. I corsi d'acqua di scarico sono torrenti e corsi artificiali.

I terreni immediatamente vicini agli stabilimenti sono di proprietà delle stesse Società, e sono coltivati attraverso aziende agricole create allo scopo.

Da notarsi qualche debole e, di conseguenza, infelice tentativo di rimboschimento.

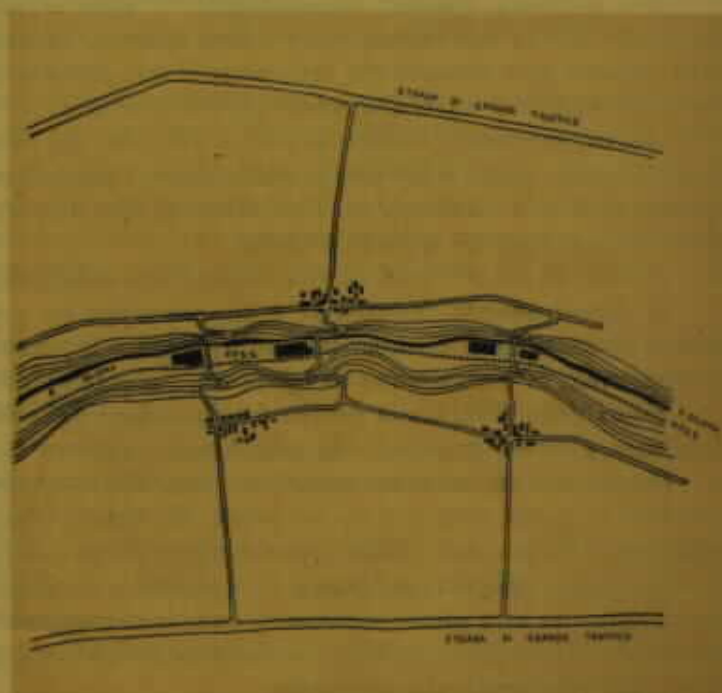
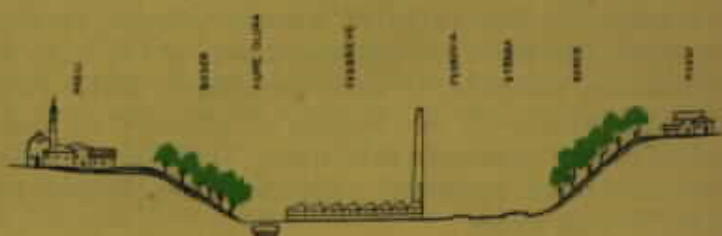


Fig. 2 - Sopra: La zona industriale della Grovone, ora indicata in verde la zona a sinistra.

Fig. 3 - A destra: La zona industriale di Sesto S. Giovanni ora indicati i maggiori complessi industriali: 1-Pirelli, 2-Breda, 3-Marzilli, 4-Falck.



Fig. 4 - Sotto: Veduta prospettica, sezione e planimetria della zona industriale della Valle dell'Olona.



Discorso del Presidente all'apertura del Convegno

Signore, Signori,

Che negli ultimi decenni i fattori umani abbiano acquistato nella nostra società — sottoposta e sottomessa all'azione dei politici e degli uomini dediti all'industria — un impegno sempre crescente, è oggi luogo comune.

Questa presa di coscienza dei problemi umani e sociali è ormai entrata in un complesso sistema di protezione e igiene sociale. Esso forza l'industria e lo Stato a occuparsi vieppiù del problema delle abitazioni delle classi dei lavoratori e dei tecnici, a far sorgere quelle provvidenze più particolari che possono andare da un sistema di istruzione professionale in tutti i suoi gradi, alla educazione dell'adulto, all'istruzione dell'infanzia. Il problema fondamentale rimane quello di rispettare la dignità fondamentale della persona umana, collaborando allo sviluppo della vocazione e della personalità di ogni membro della Comunità.

Di fronte a questa presa di coscienza e ai tentativi parziali di risolvere i singoli problemi più o meno interamente, più o meno adeguatamente non è ancora apparso chiaro nella società del giorno d'oggi a chi debba affidarsi la responsabilità del coordinamento, nella pratica attuazione del « Piano Sociale », che è poi un problema edilizio, architettonico ed urbanistico.

Che un certo disordine esista — e chi voglia essere pessimista può addirittura parlare di caos — che questo disordine esista, niuno lo negherebbe.

Le città industriali crescono più o meno disordinatamente attraverso piani regolatori in cui l'elemento fondamentale che ha dato origine al piano stesso, lo stabilirsi e l'espandersi dell'attività industriale non trova più una adeguata rispondenza. Questo è il punto di partenza al quale si deve por mente. Esso costituisce la fonte delle più alte preoccupazioni per l'urbanistica.

L'imprescindibile legame tra piano economico, piano sociale e piano urbanistico, è evidente quando una industria si espande, quando nuovi lavoratori trovano mezzi di vita apportando nuove forze alla intrapresa industriale. Sorgono allora nuovi problemi, la fabbrica si è ingrandita e i problemi della circolazione intorno alla fabbrica si sono trasformati. Il piano di assistenza sociale non segue l'espansione dell'industria, l'equilibrio delle abitazioni si è rotto. Il piano regolatore ordinario ritarderà forse dieci anni a tener conto dei mutamenti, quando il fenomeno avrà già preso più vaste proporzioni.

I nuovi assunti, che provengono dalla campagna o da altri stabilimenti creano nuovi problemi di abitazione e il luogo dove infine riescono a trovare alloggio, insieme con la famiglia che si sono nel frattempo formata, non ha spesso una logica rispondenza rispetto al loro luogo di lavoro. Tutte le strutture della organizzazione scolastica, ospedaliera, assistenziale: asili, ambulatori, cliniche, ospedali, rimangono soggette a situazioni di fatto, a precedenti, a limitazioni; esse tardano ad allinearsi in modo talvolta socialmente intollerabile rispetto al più rapido procedere dell'evoluzione industriale. Talchè nasce nella mente degli urbanisti moderni la necessità di indicare soluzioni nuove, organiche: i quartieri autosufficienti, i borghi residenziali, via via sino alle soluzioni più coraggiose, le città nuove.

Dei quartieri organici autosufficienti si sono iniziati in questi ultimi mesi a Torino, Milano, Roma per merito del Piano incremento occupazione operaia. Si tratta di esperienze iniziali di grande interesse. E gli urbanisti italiani non possono che dichiarare il loro compiacimento per la prima attuazione dei loro programmi. Tuttavia permangono ancora insoluti grandi problemi.

Di questi, essenziale rimane la scarsa adesione del piano urbanistico al piano economico. Voglio dire che gran parte di queste unità organiche potrebbe essere l'espressione esterna, sociale di una ben definita attività industriale, creando così una saldatura tra i problemi di vita e le attività di fabbrica. Il valore sociale di questa compenetrazione e cooperazione appare evidente.

Di qui il nostro tema: il decentramento industriale dal punto di vista dell'urbanista.

Il decentramento industriale è dapprincipio un problema interno dell'industria: quando questa raggiunge grandi dimensioni il contatto umano tra capi e dipendenti viene a sfuggire, la fabbrica tende a trasformarsi in una caserma, vi è un declino di efficienza, l'inquietudine e l'insoddisfazione sono la regola nei rapporti di lavoro.

Fuori della fabbrica la cattiva localizzazione delle industrie, il loro ingrandirsi nella metropoli creano nuove deficienze e nuovi problemi che alla lunga risultano insolubili senza nuove radicali soluzioni.

Queste non si risolvono ormai con massicci trasferimenti di intere attività industriali, soluzione che appare possibile in pochi casi, ma in un piano di studiato decentramento di unità minori o di reparti separati: piano industriale che noi vorremmo accompagnato sempre dal piano urbanistico corrispondente.

Zone industriali, come quelle di Apuania e di Napoli, furono create vent'anni or sono senza piano urbanistico e senza un vero piano economico, onde le conseguenze di ordine sociale di quella pessima pianificazione furono gravissime. Urbanisti, sociologi, economisti industriali devono indicare ai politici, oggi, soluzioni più lungimiranti, più razionali, più organiche.

La crisi della struttura edilizia e circolatoria della nostra attuale civiltà industriale procede parallelamente alla situazione di crisi in cui si trovano i rapporti sociali e alla situazione di disagio in cui si trovano i nostri istituti amministrativi.

Tralasciando di esaminare l'aspetto sin troppo visibile della crisi dei nostri ordinamenti, soffermiamoci un istante sulla crisi delle nostre istituzioni amministrative — i Comuni, le Provincie, le Regioni, — a cui fanno riscontro più direttamente il disordine edilizio e la limitata possibilità per gli urbanisti di un intervento armonizzatore.

La costituzione del 26-12-1947 ha tentato, con la soluzione regionalistica, di porre rimedio all'accentramento statale e all'inadeguatezza della legge comunale e provinciale. Questa legge comunale e provinciale è molto invecchiata perchè, dopo la pratica sua soppressione nel ventennale regime autoritario, è ritornata operante lasciando di fronte a situazioni nuove gli antichi rapporti assolutamente inadatti ai nuovi compiti.

I compiti di questo tempo sono veramente quelli di adeguare una nuova struttura sociale, il continuo e pesante intervento dello Stato verso forme sociali più progredite sia nel campo della protezione sociale, sia nel campo della riforma agraria e sottoporre infine gli organi di attuazione, che sono poi gli Enti Locali, a un controllo, a una disciplina urbanistica: ciò è ben dimostrato dalla recente pratica britannica, la quale procede senza troppa propaganda a un felice riordinamento della struttura del paese.

È di questi giorni l'entrata in vigore di un atto approvato dal Parlamento inglese che trasforma il Ministero della Pianificazione Urbana e Rurale in un Ministero per gli Enti Locali e la Pianificazione Urbana e Rurale. Questo nuovo Ministero è inoltre chiamato ad assolvere i compiti del Ministero della Sanità Pubblica.

Lo Stato italiano in questo dopoguerra ha guardato passivamente questi esempi illuminati. Può darsi che non avendo noi avuto nè il Ministero dell'Urbanistica, nè il Ministero dell'Igiene e della protezione sociale, potremo più presto avere un Ministero che attui il coordinamento degli Enti Locali ai piani di riforma sociale, ma è molto dubbio che la nostra amministrazione sia preparata ad accogliere questa soluzione organica della struttura dello Stato.

Il tema del nostro Convegno: l'Urbanistica e l'Industria, sta veramente al centro di ogni preoccupazione circa lo sviluppo del nostro attuale assetto civile.

L'Italia si trova ancor oggi di fronte a due gravi problemi: della disoccupazione e quello del Mezzogiorno. Il problema del Mezzogiorno ha trovato un felice avviamento alla sua soluzione attraverso l'istituzione della Cassa per il Mezzogiorno. L'altro problema resta ancora in gran parte irrisolto nella sua tragica, dolorosa realtà.

Ma se lo sforzo finanziario a cui si è sottoposta la Nazione per risolvere il problema del Mezzogiorno non ha da essere sterile, se ogni sforzo del regime democratico per avviare alla soluzione i grandi problemi sociali deve risolversi veramente in una direzione di civiltà, il compito per gli urbanisti è immenso e si può dire, senza tema di esagerazione, che il loro sforzo e il loro intervento, la loro influenza sono ancora allo stato infantile.

Ma il Mezzogiorno non risorgerà senza un massiccio intervento industriale. Non solo le condizioni geografiche e fisiche dei terreni non consentono di provvedere in quei paesi ad alto tenore demografico sia alla scomparsa della disoccupazione, sia a un meno inumano livello di vita, ma le industrie manifatturiere, in virtù dell'alto livello della loro tecnica, sono un elemento integratore in una data società, un fermento organizzativo e spirituale che trascende i limiti economici del fatto economico stesso. Bene ha fatto perciò il Governo italiano a preoccuparsi attraverso leggi speciali di facilitare l'industrializzazione del Mezzogiorno.

Tuttavia noi pensiamo che queste leggi speciali non sono ancora sufficienti allo scopo che il legislatore si era prefisso.

Si tratta, piuttosto che di fare leggi, di operare una presa di coscienza negli industriali del Nord sulla necessità di una cooperazione pratica attraverso alla forma del decentramento industriale, alla risurrezione del Mezzogiorno. Il mercato interno prima di quello d'esportazione costituisce la base insostituibile della nostra struttura industriale; dalla sua espansione, dal suo vigore potrà uscire un reale progresso del nostro Paese. E poichè si tratta di innalzare il potere di acquisto del Mezzogiorno, è gioco forza riconoscere che, senza una cooperazione diretta, una partecipazione fatta con intelligenza organizzativa e con comprensione umana del problema, questo non potrà essere risolto.

L'altro aspetto del decentramento, lo stabilirsi di un equilibrio umano e sociale più alto, fa sì che l'indirizzo generale dei nostri sforzi deve essere rivolto con determinazione e passione a costruire un mondo più armonico, ove la dignità dell'uomo, gli elementi naturali e i fattori estetici possano trovare un più felice equilibrio.

Gli urbanisti hanno indicato le soluzioni, ma sono ancora alla ricerca dei mezzi strumentali e tecnici per attuare la loro rivoluzione. Questi mezzi hanno la vera sorgente nella attività industriale e la loro attuazione è assai spesso affidata agli organi locali.

Non è quindi a caso che oggi l'Istituto Nazionale di Urbanistica chiami a raccolta i suoi membri più studiosi per esaminare con i responsabili delle attività amministrative e industriali i problemi di oggi e le soluzioni di domani.

Con queste preoccupazioni, con questi intendimenti, dichiaro aperto il II Convegno Nazionale dell'Istituto Nazionale di Urbanistica.

1° tema: *l'urbanistica come problema di organizzazione nell'industria*

Apri la riunione l'ing. Fumagalli, rappresentante degli ingegneri e architetti liberi professionisti di Monza e della Brianza, il quale pone in rilievo l'importanza che l'urbanistica industriale assume per il raggiungimento di una perfetta organizzazione aziendale.

Si procede alla nomina del presidente del Convegno; su proposta dell'arch. Belgiojoso viene designato l'ing. Adriano Olivetti.

Viene quindi data la parola al relatore della prima giornata professor Fuselli.

Parla il Prof. Fuselli.

Mi limiterò a riassumere le tre relazioni che sono state assegnate alla giornata di oggi e a fare alcune considerazioni in relazione al tema generale del Convegno, l'Urbanistica e l'Industria, mettendo in evidenza quell'elemento fondamentale della vita urbanistica che è l'essenza dei nostri problemi: l'organizzazione.

Voi che siete abituati a considerare i problemi dell'urbanistica sapete che pianificare vuol dire prima di tutto avere in mente chiara un'idea di organizzazione, mettere ordine là dove ordine non c'è e stabilire dei principi di ordine in una creazione nuova o nella riforma di situazioni che sono venute formandosi senza un principio fondamentale di organizzazione, quale noi oggi possiamo vedere. Anche in questo, però, noi dobbiamo introdurre un certo criterio di relatività, sì che mentre rimane saldo il principio di una organizzazione, questa può trovare nelle diverse condizioni di clima, di ambiente e di tempo estrinsecazioni diverse, tanto che uno dei caratteri da tener presente nella realizzazione dei piani regolatori è quello della flessibilità, appunto perché non si intende il piano come una concezione tanto rigida da non potersi adattare a condizioni che possono mutare col tempo.

Una prima relazione è stata presentata dall'Architetto Quoini del Provveditorato alle Opere Pubbliche della Liguria e riguarda il porto, l'aeroporto e le zone industriali di Genova.

I principali problemi che si presentano oggi in relazione al porto sono quelli inerenti alla necessità di coordinare i tre tipi di traffico che si sovrappongono nella viabilità portuale e cioè il traffico ferroviario, quello camionale e quello dei passeggeri. Il relatore mette in evidenza il continuo incremento del traffico camionistico in relazione a quello ferroviario; mentre fino a vent'anni fa il traffico delle merci in uscita dal porto a mezzo camion era pressoché trascurabile, nel 1950 esso rappresentava già il 30% circa sul totale. Basta l'annunciazione di questa cifra per comprendere tutte le conseguenze che ne derivano nei riguardi della rete stradale cittadina, che si trova alle spalle della cinta portuale.

Per una soluzione integrale dei problemi di viabilità portuale occorre rendere il traffico camionale quanto più indipendente e possibile dalle sedi ferroviarie; ciò può ottenersi conservando le ferrovie al piano di calata e disponendo per gli automezzi una o più strade a quota sopraelevata, secondo il criterio che l'urbanistica da tempo propugna, di differenziare i traffici, assegnando sedi appropriate a tipi di traffico diversi. È necessario migliorare l'afflusso del traffico dal piazzale della camionale Genova-Serravalle al porto completando il progetto che prevede lo abancamento dell'intera collina di San Benigno, e infine è necessario razionalizzare gli impianti, gli spazi e gli uffici dei vari doganali, perché proprio in corrispondenza di questi punti obbligati di passaggio tra la cinta portuale e la rete stradale cittadina si verificano soste obbligate di veicoli in genere e quindi ingorghi nella circolazione. Passando al problema dell'aeroporto l'architetto Quoini accenna al progetto che è attualmente all'esame delle superiori Autorità e che è stato oggetto di appassionato e lunghe discussioni per il fatto che l'aeroporto di Genova è ormai riconosciuto necessario e indispensabile per gli stretti rapporti che legano i traffici marittimi con quelli aerei e quindi per la necessità che il nostro massimo porto non sia privato di questo validissimo strumento di integrazione della sua efficienza commerciale. Le difficoltà che si frappongono alla sua realizzazione non sono di carattere tecnico, ma nascono dalla grandiosità delle opere previste e quindi dalla spesa.

Considerando le zone industriali di Genova il relatore mette in evidenza il fatto che anche in questo campo le condizioni naturali della città e dei suoi dintorni non hanno certo rappresentato una condizione inizialmente ideale per lo stanziamento delle industrie, in quanto sono presto venute ad esaurirsi le poche disponibilità di terreno propizie all'impianto di grandi stabilimenti; occorrono quindi programmi intesi ad utilizzare nel miglior modo possibile gli spazi esistenti e a ciò dovrà provvedersi in sede urbanistica con una stretta collaborazione fra

l'Associazione degli Industriali della Provincia di Genova e gli Uffici Comunali incaricati del piano regolatore generale. Infine è assai grave il problema ferroviario di Genova per tutta la zona industriale della Riviera di ponente, attraversata dalla linea Genova-Ventimiglia che adempie al doppio servizio del traffico viaggiatori e di quello delle industrie locali: da decenni ormai è stata sostenuta la necessità di una linea nuova a monte dell'attuale tra Sampierdarena e Pegli, esclusivamente destinata al servizio viaggiatori riservando all'attuale linea il servizio merci, ma non si vede ancora il principio di una soluzione. Anche questo è problema di organizzazione, per arrivare a coordinare non solo le intenzioni, ma i fatti, in uno schema urbanistico che è tuttora da fare.

Una seconda relazione è pervenuta dagli architetti Baccin e Stassi: fatta una sintesi della formazione industriale dalle sue origini, essi constatano che l'industria nel suo sviluppo ha dato luogo sovente alla creazione di agglomerati con promiscuità di industrie e quartieri di abitazioni, crisi di spazio, deficienza di servizi pubblici e di sedi stradali. In questo campo si denunciano oggi le conseguenze della mancanza di piani preordinati; un secolo fa sarebbe stato assai difficile anche alle menti più lungimiranti immaginare lo sviluppo degli impianti industriali e l'evoluzione delle città fino ad oggi e perciò se non possiamo far colpa dello stato presente alle passate generazioni dobbiamo però sentire la responsabilità che ci incombe di non cadere nelle stesse imprevidenze nei riguardi delle generazioni venturose.

Per quanto riguarda l'organizzazione interna della fabbrica, che molte volte oggi è inadeguata alle condizioni generali della vita, occorre che ogni stabilimento, anzi ogni parte di esso, sia un elemento sano e ordinato che possa costituire il miglior quadro possibile per l'organizzazione razionale del lavoro e per un ottimo rendimento economico e serva altresì a diminuire lo sforzo fisico e la fatica psicologica dell'operaio. I primi inconvenienti che si riscontrano nella deficiente organizzazione dei vecchi stabilimenti sono quelli derivanti dall'inquinamento delle acque, dai rumori, dal fumo e dai cattivi odori; ma un'altra serie di inconvenienti cui non è stata finora prestata una giusta attenzione è insita nelle dimensioni stesse di alcuni impianti industriali, che possono dar luogo a disturbi per gli agglomerati cittadini sia in relazione al traffico che all'estetica. Altra difficoltà da superare è data dalla lunghezza dei percorsi, non soltanto per quanto si riferisce ai tracciati interni alle officine, ma anche per quanto riguarda il tempo occorrente alle maestranze per raggiungere il loro lavoro, nei riguardi della organizzazione dei servizi urbani di trasporto e della conformazione della città stessa. Anche nei riguardi dell'estetica, l'urbanistica deve opporsi a quello squallore che, fin dal loro apparire, gli stabilimenti industriali hanno introdotto nella città per il fatto che il loro impianto ha obbedito unicamente a criteri economici e tecnici, e col criterio della sanificazione si dovrà tendere nei piani regolatori a porre ordine nella distribuzione dei quartieri industriali, come di ogni altro quartiere della città. Mentre nel periodo di formazione l'industria ha obbedito al concetto di insediarsi in prossimità, se non addirittura dentro le città, oggi, in conseguenza del congestionamento che ne è derivato, si manifesta una tendenza al decentramento, di fronte al quale il problema non deve più esser posto sotto l'aspetto di creare la sola officina, ma un blocco completo comprendente non soltanto le sedi di lavoro, ma anche le abitazioni e tutto quello che serve alla vita delle maestranze. Sotto questo profilo il problema della riorganizzazione delle sedi industriali si presenta sotto due aspetti: o la creazione di nuove unità organiche o la riorganizzazione in forma razionale dei centri esistenti, ma in tutte e due i casi il problema deve aver presenti dei fenomeni di ordine pratico e psicologico, per la mobilità del lavoratore ed il bisogno di indipendenza di esso nei riguardi del datore di lavoro. La «mobilità del lavoro» presuppone l'esistenza di numerose imprese che offrano impieghi equivalenti permettendo dei mutamenti e rispondendo alle condizioni di quelle che si definisce un mercato di mano d'opera: nella sua famosa teoria del «full employment» Sir William Beveridge considera la mobilità organizzata di lavoro come una delle condizioni necessarie per realizzare il pieno rendimento. In questo senso gli architetti Baccin e Stassi pensano che se in qualche caso è possibile realizzare dei centri specializzati di industrie di un determinato tipo, in altri casi non è possibile sopprimere il mercato della mano d'opera costituito da attività diverse che consentono il movimento delle maestranze a seconda di condizioni mutevoli, in modo da offrire, in caso di vicissitudini o di crisi ricorrenti, delle possibilità di impieghi diversi.

Necessita quindi disciplinare lo sviluppo industriale sia dal punto di vista economico in relazione al rapporto tra produzione e mercato, sia dal punto di vista urbanistico, onde prevenire il congestionamento ed il soffocamento materiale e morale dei centri urbani e occorre

incrementare l'applicazione dei piani regolatori, soprattutto dei piani territoriali di coordinamento previsti dalla Legge Urbanistica del 1942. Il Ministero dei Lavori Pubblici si è avviato sulla strada non facile che conduce ai piani territoriali: le Commissioni consultive istituite presso i Provveditorati devono fornire le prime indicazioni sul metodo delle ricerche statistiche dalle quali potranno desumersi gli orientamenti per la seconda fase esecutiva, inerente alla elaborazione dei piani territoriali. Un risultato positivo si è ottenuto intanto suscitando l'interesse degli Enti locali, si deve però rammentare che al riguardo non si è dato sufficiente motivo di discussione e di propaganda alla stampa, onde interessare strati più larghi della popolazione e creare in Italia quella coscienza urbanistica che occorre sia matura tanto nelle Autorità e nelle classi dirigenti che nella massa della popolazione.

La terza relazione riguarda un problema particolare: è la situazione che si sta determinando a Genova in relazione al sorgere del nuovo grande impianto siderurgico di Cornigliano. Questo è oggi un grande cantiere dove lavorano 3000 operai per formare artificialmente sul mare, mediante una diga di protezione lunga due chilometri e il riempimento relativo, un'area industriale lunga due chilometri e larga cinquecento metri: su quest'area stanno già sorgendo e saranno completi per la fine del 1952 gli impianti di due alti-forni per la produzione a ciclo integrale di 500 mila tonnellate di acciaio che verrà trattato sul posto con i più perfezionati treni di laminazione a caldo ed a freddo per la produzione delle lamiere sottili. Condizioni di carattere geografico ed economico sono state indubbiamente all'origine della ubicazione di questa industria in prossimità del porto di Genova, dove dovranno arrivare annualmente due milioni di tonnellate di minerale e di fossili, oltre la vicinanza del maggior mercato di consumo dei prodotti dello stabilimento destinati alle industrie dell'Italia settentrionale ed alla esportazione. Questo nuovo stabilimento rappresenta un fattore di importanza notevolissima per tutta l'economia genovese ed anche dell'intera nazione perché sarà in grado di mettere sul nostro mercato le lamiere sottili a prezzi di concorrenza internazionale, suscitando quindi la creazione di nuove industrie e più larghi campi di impiego di questo materiale. Ma il fatto che si sia risolto il problema di creare un così grande spazio artificiale là dove prima non c'era, non esaurisce il problema sotto l'aspetto urbanistico perché a Genova tutte le grandi realizzazioni del porto e della stessa città sono state create superando le condizioni dell'avversa natura, colmando spazi di mare, spianando intere colline e traforando montagne per le comunicazioni delle vie cittadine e lo stesso aeroporto dovrà farsi tutto artificialmente sul mare. Quello che non può sfuggire a degli urbanisti è che le più grandi realizzazioni della città si sono attuate e continuano ad attuarsi senza un principio di coordinamento tra loro e con la città, che nel suo sviluppo continua a seguire molti programmi isolati ma non un unico programma organico e completo. Le Delegazioni della zona di ponente (Sampierdarena, Cornigliano, Sestri) sono cresciute e si sono addensate in un processo caotico di compenetrazione e di sovrapposizione di stabilimenti industriali, di linee ferroviarie e di case nel modo che solo la speculazione e la necessità di risolvere i problemi uno per uno ha determinato, senza mai un programma unitario di sviluppo, ed oggi che gli spazi piani sono ormai saturati, assistiamo all'invasione delle antiche ville da parte delle stesse industrie e degli spazi collinosi dalle abitazioni, ma ancora sotto l'impulso di forze spontanee e non con la disciplina di un piano.

Da quando è avvenuta l'unificazione di quattordici Comuni che hanno formato la grande Genova nel 1926, l'addensamento industriale ed edilizio è continuato senza che siano aumentati proporzionalmente gli spazi destinati alla circolazione stradale ed all'impianto dei servizi pubblici. Su questa situazione urbanistica viene ora ad inserirsi il nuovo impianto siderurgico di Cornigliano che sarà certamente un perfetto organismo dal punto di vista tecnico e industriale ma il cui confronto farà apparire ancora più precarie e deprecabili le condizioni dei vecchi quartieri di abitazione che gli stanno alle spalle, ancora più critica la circolazione nell'unica arteria di traffico che attraversa la zona, ancora più drammatica la mancanza di un piano regolatore per la città di Genova.

Dopo la relazione del prof. Fuselli intervengono nella discussione:

Il prof. DODI, il quale pone in evidenza la gravità del problema autocarionale in Italia, la necessità che esso sia unitariamente risolto sotto l'aspetto urbanistico e la improrogabilità di un intervento in questo campo al fine non solo di migliorare l'organizzazione delle zone industriali, ma, soprattutto, di evitare la continua catena degli infortuni;

L'arch. QUORIANI desidera chiarire che oltre ai problemi del traffico camionistico non sono da sottovalutare i problemi del traffico ferroviario e inoltre pone l'accento sul fatto che il sistema del decentramento degli impianti industriali abbia da essere applicato con molta prudenza, richiedendo aree pianeggianti, che, nel caso di Genova, ad esempio, non sono più disponibili;

L'arch. NATOLI si richiama al fatto che il problema dell'organizzazione urbanistica dell'industria è un problema che riguarda soprattutto l'industria stessa. Ritiene che uno degli scopi del Convegno sia quello di portare gli urbanisti a contatto con l'ambiente industriale, che normalmente affronta e risolve il problema singolo senza un coordinamento con quelli della categoria e propone una intima e profonda collaborazione con le associazioni di carattere industriale al fine di avviare attraverso ad atti volontari e coscienti la realizzazione di complessi industriali e di ambienti sociali quali li desiderano gli urbanisti.

Il dott. FRANCO ARCHIBUGI rappresentante della C.I.S.L. si chiede se non ci sia un difetto d'impostazione da un punto di vista puramente psicologico da parte della categoria degli urbanisti, in quanto ritiene che si stiano attuando sforzi diretti verso il medesimo scopo ma attraverso organismi e strumenti che si ignorano a vicenda. Ritiene quindi che il problema fondamentale sia un problema di metodo, per indirizzare gli studi e l'ansia di rinnovamento verso obiettivi concreti. Fa rilevare inoltre l'attualità del problema dell'efficienza produttiva posto dal piano E.R.P. e gli scarsi risultati finora ottenuti in questo campo di studi da parte dei congressi professionali, tanto è vero che manca tuttora un metodo di rilevazione della produttività del lavoro in Italia. Da notizia a questo riguardo della formazione di un Comitato Nazionale della produttività e ritiene che i problemi di urbanistica industriale potrebbero trovare un efficientissimo sbocco qualora si inserissero sotto il profilo dell'efficienza produttiva; invita pertanto l'Istituto di Urbanistica a inviare i propri delegati nel Comitato della produttività e cita la C.I.S.M. (Commissione d'indagini sulla industria meccanica) come luogo per dibattere i problemi dell'urbanistica industriale a contatto con i rappresentanti delle categorie interessate.

Il PRESIDENTE del Convegno apprezza il contributo del dott. Archibugi sulle possibili relazioni dell'urbanistica con la politica industriale; si dichiara favorevole ad una estensione della propaganda urbanistica sulle riviste di tecnica organizzativa, ma avverte che l'Istituto e il Convegno sono organi di studio e non organi amministrativi né organi dello Stato e non è quindi da imputare agli urbanisti se gli studi e i propositi non hanno finora avuto l'esito desiderato; gradisce la richiesta di collaborazione con gli organi sindacali e ritiene che le forze del lavoro possano avere una influenza determinante per la risoluzione dei problemi dell'urbanistica industriale.

L'ing. COLUMBO pone in rilievo che i problemi dell'urbanistica industriale si risolvono non mirando alla sola efficienza industriale, ma bensì tendendo all'efficienza di tutti i fattori urbanistici, tenendo quindi in dovuto conto il lato umano dei problemi e inserendo i piani urbanistici delle varie industrie in piani più ampi: piani generali e territoriali.

Il PRESIDENTE fa notare che un'industria in sé non ha i mezzi amministrativi per risolvere i problemi con tale impostazione, anche qualora ne avesse i mezzi finanziari. Essa infatti non è un ente amministrativo che abbia giurisdizione territoriale e deve sottostare per il suo piano urbanistico alle leggi amministrative comunali e provinciali. Ribadisce che il problema fondamentale è quello dell'inserimento degli urbanisti nella struttura amministrativa.

Chiede la parola il dott. GHEZZI della Delegazione Alta Italia della Confindustria per porre il quesito se sia possibile valutare in termini economici la superiorità di soluzioni urbanisticamente corrette nei confronti delle soluzioni attuali finora giudicate inadatte ed inefficienti dagli urbanisti. Chiede che il Convegno si esprima pure su alcuni punti all'ordine del giorno e precisamente sul significato dell'alleggerimento dei complessi plebei e sulle relazioni fra industrie analoghe ed industrie complementari.

Il PRESIDENTE si compiace della presenza e dell'intervento del rappresentante della Confindustria e prendendo lo spunto dall'invito del dott. Ghezzi e da uno degli stabilimenti visitati al mattino, con una concentrazione di 8500 operai in zona inadatta, tratteggia una situazione in cui alcuni reparti di questo stabilimento, della potenzialità di circa 200 operai, avrebbero potuto essere stabiliti nella campagna o nella vicinanza di piccoli borghi o in adiacenza di nuclei residenziali auto-sufficienti di 200-400 famiglie, in un raggio di una decina di chilometri attorno al nucleo centrale dell'azienda. Naturalmente avvertendo che l'esempio fatto non ha altro valore che quello di schema esemplificativo dell'operazione di alleggerimento dei complessi plebei. Dichiarò che il processo è fattibile, ma ritiene che non possa avvenire naturalmente ma solo se fondato sulla convinzione dell'importanza sociale del risultato.

Si richiama all'esempio delle zone industriali create con un piano economico insufficiente e basate unicamente su facilitazioni alle industrie, senza essersi posto il problema se dal punto dell'efficienza fosse preferibile una zona mista o formante un complesso unitario rispetto a una certa branca industriale. In questo secondo caso ci sono vantaggi perché è facilitato tutto il problema dell'istruzione secondaria e universitaria e per la possibilità di concentrare e intensificare la ricerca; viceversa una zona industriale mista offre possibilità di compenso dal punto di vista economico nel caso di crisi. Quello che manca tuttavia sia nelle zone industriali esistenti sia nel nuovo impianto della Finsider a Cornigliano è una visione generale.

L'arch. GRAZIANI di Bologna ritiene che una gran parte degli inconvenienti riscontrati nelle situazioni industriali esistenti risieda nel fatto che la legge urbanistica, che è stato il risultato dello sforzo degli urbanisti italiani, non sia tuttora applicata sufficientemente. Lamenta la formazione di commissioni nazionali per piani regolatori nazionali ma limitati ad alcune sezioni, come ad es. il piano delle grandi strade di comunicazione, mentre i piani territoriali di coordinamento che parevano avviati alla loro compilazione si trovano attualmente arenati.

Il PRESIDENTE si ripromette di richiedere sull'argomento un intervento del prof. Valle;

L'arch. ASTENGO presenta una relazione degli architetti Astengo, Renucci e Rizzotti, nella quale è stato esaminato un caso concreto di costo di trasferimento di un impianto industriale attualmente in zona inadatta e con stabile in vetuste condizioni.

2° tema: problemi sociali nell'organizzazione delle zone industriali

Parla il prof. Dodi.

Sul secondo tema è arrivata una sola comunicazione: quella del prof. Porcinai di Firenze, relativa al verde, argomento che meraviglierà data la sua limitatezza rispetto ai compiti così gravosi e così grandi della urbanistica industriale, ma che trattato dal Porcinai con molto garbo, con molta eleganza e con molto sentimento, denota una sua preoccupazione, che è quella di tutti noi, circa l'inserimento dell'urbanistica industriale e degli stabilimenti industriali nel paesaggio e circa l'opportunità che ogni sede industriale sia attornata da verde non solo, ma sia ispirata a un senso di bellezza che il più delle volte è completamente trascurato.

In mancanza del prof. Porcinai io riterrei utile, se mai dopo, leggere se non tutta la sua comunicazione, almeno le parole con le quali conclude. Giacché il tempo stringe, io sarò molto breve con la mia relazione, che ha tenuto conto anche di altre memorie presentate per il primo e per il terzo tema, ma che per alcuni aspetti toccano anche il secondo tema di carattere sociale.

Quali siano sul piano sociale gli stretti e inescandibili legami fra urbanistica e industria non starò qui a ripetere dopo le accurate e ispirate parole con cui il nostro Presidente ing. Olivetti ha aperto questo Convegno.

Il fattore industriale, tanto preminente nel mondo contemporaneo e così determinante agli effetti del miglioramento del tenore di vita delle popolazioni, è ad uno dei primissimi posti degli studi che ci avvengono, sia per le conseguenze, non sempre fauste che ha prodotto nell'immediato passato, sia per i compiti che ci aspettano nell'avvenire. E poiché il primo dei postulati dell'urbanistica odierna è quello di mirare al benessere dell'uomo, è necessario che ogni problema industriale sia visto appunto in funzione di questo principio, che insieme con i requisiti di carattere economico e funzionale siano considerati sempre quelli di valore più propriamente umano.

Uno stabilimento non è soltanto un congegno rispondente a esigenze tecnologiche, ma un luogo dove lavorano uomini. Questa verità elementare non avrebbe bisogno di essere ricordata, se non ci accadesse tanto frequentemente di osservare, con tristezza e persino con sgomento, in quali sordidi ambienti si svolga il lavoro, dove le condizioni igieniche sono neglette e lo spazio angusto e la gente costipata e l'aria e la luce insufficienti e lo stesso grigiore dei locali acuiscia il desiderio di quella serenità ambientale che il prof. Porcinai, nella sua relazione sul verde, vorrebbe giustamente che accompagnasse le ore di lavoro. E si coltiva questo sogno, e si coltiva questa speranza, guardando con ammirazione a talune illuminate realizzazioni di fabbriche allietate dal verde, non troppo lontane dai luoghi di abitazione, piene d'aria e di luce, prestigiose di belle architetture. E se, come ormai non sembra lontano il giorno, le nuove fonti di energia e i nuovi ritrovati tecnici riusciranno a sopprimere dovunque il fumo e le esalazioni, sarà dato sostituire alla decadente immagine delle fabbriche annerite, quella del lindoro che già, per buona ventura, contrassegna non poche attività.

Dal punto di vista urbanistico, e non solo da questo, si deve constatare che la localizzazione di gran parte delle industrie è stata in passato quanto mai casuale. Insediatesi in origine prevalentemente nelle città maggiori, in funzione dei più agevoli collegamenti, del più facile scambio di materie prime e di prodotti lavorati, della disponibilità di manodopera qualificata, si sono sparse liberamente dappertutto, con tendenza ad avvicinarsi agli scali ferroviari, ma frequentemente laddove si presentasse meno difficoltà e dispendioso l'acquisto dei terreni. Ne è risultata, come tutti sanno, una distribuzione purtroppo caotica, col grave disagio di una deprecabile promiscuità dell'edilizia avente altra destinazione.

A Milano, per esempio, come a Torino, per quanto sia nota a tutti la posizione dei maggiori complessi industriali, è per molti ignota la enorme diffusione in ogni settore urbano, di innumerevoli piccole e medie industrie frammiste alle abitazioni. Soltanto attraverso il censimento urbanistico compiuto nel 1947 in Milano per gli studi del nuovo piano regolatore, si è potuto avere per la città un quadro completo della situazione, per molti aspetti inaspettata e addirittura impressionante. Vari fatti, tuttavia, sono intervenuti negli ultimi decenni a modificare in parte le primitive disposizioni. In primo luogo si è verificato l'esodo dalle grandi città verso città minori e borgate, dove son venute formandosi idonee maestranze. La possibilità di avere grandi aree disponibili a minor prezzo e di ridurre, per molte ragioni, i costi di produzione, ha favorito nelle varie nazioni questa migrazione quanto mai salutare perché pone qualche freno all'inurbamento e perché distribuisce più opportunamente i vantaggi economici fra le popolazioni. È da rilevare che, in genere, l'area occupata dalle industrie foresti è assai più vasta di quella delle industrie cittadine, sia pure a parità di impianti e di numero di addetti, come hanno dimostrato recenti statistiche americane per le regioni di Chicago e di Los Angeles e questo con notevole sollievo per i dipendenti e con vantaggio per la produzione.

In secondo luogo si è manifestata, proprio nelle città, sebbene ancora in forma disordinata, la spontanea tendenza di industrie a raggrupparsi in determinate località sia per la comodità di allacciamenti ferroviari e stradali, sia per rapporti intercorrenti fra le varie industrie medesime. Si sono costituiti dei veri e propri quartieri industriali, dovuti soltanto, si badi, alle singole iniziative private.

Dalla constatazione dei fatti succennati, ai quali malamente è stata spesso estranea l'opera dell'autorità, emergono alcuni punti basilari:

1° La necessità di una disciplina superiore che porti un effettivo ordine in questo campo tanto importante per l'igiene, per l'economia, per la vita degli uomini.

2° La possibilità, sperimentalmente accertata, di organizzare i quartieri industriali in località adatte e secondo visioni economiche ed urbanistiche generali.

Dare un assetto alle zone industriali significa far sì che i cicli produttivi conseguano le finalità economiche, ma altresì che il lavoro si svolga nelle migliori condizioni ambientali, che siano rispettate le leggi dell'igiene nei riguardi dell'abitazione, che siano studiate le abitazioni stesse in rapporto a ragionevoli distanze dai luoghi di lavoro, che siano risolti i problemi dei percorsi e delle comunicazioni abituali, che siano attentamente e preventivamente dimensionate le unità urbanistiche residenziali, di cui le zone industriali costituiranno una delle fonti di vita o magari l'unica fonte di vita.

In sostanza il problema della zona industriale non è visto a sé stante, ma in funzione della comunità cui deve dare lavoro. È della fine del secolo scorso il nobile tentativo di portare alcune industrie fuori di Londra in aperta campagna, affiancando ad esse i quartieri di abitazione e dando vita così a quelle città-giardino che rappresentano una delle parole più seducenti della nostra epoca. È del 1901 il progetto di Tony Garnier per una Città Industriale di 35.000 abitanti. Molto recente, del 1947, è il progetto della Cidade dos Motores di Wiener e Sert per una popolazione massima di 25.000 abitanti, da costruirsi nell'interno del Brasile. E le citazioni potrebbero continuare. La interessante comunicazione dell'ing. Di Gioia di Roma illustra i provvedimenti studiati in vari paesi esteri, Stati Uniti, Russia, Inghilterra, Francia, Svizzera, ecc. intesi a decentrare le industrie secondo previsioni di sistemazioni economiche e di equilibri regionali di attività e in base a dimensionamenti urbani che non superano di solito qualche decina di migliaia di abitanti.

Rendere minimo lo spostamento quotidiano dei lavoratori, tendere all'equilibrio in loco, evitare le brusche e radicali trasformazioni da un sistema di vita a un altro, favorendo più che sia possibile, come dice il prof. Pratelli di Bologna, quella economia mista che offre tanti vantaggi agli effetti della stabilità e dei valori psicologici e morali. Assai più che la diffusa esigenza di qualificazione ed il progresso culturale delle popolazioni, tutto questo richiede un programma che non può essere dato che da una visione urbanistica superiore di geografia umana. Estendere questa visione in senso regionale o addirittura nazionale, comporta logicamente che anche il problema della localizzazione delle zone industriali venga considerato alla stessa stregua, tanto nei riflessi economico-produttivi, quanto nei riflessi sociali e umani. Problema certamente arduo per le stesse difficoltà che ogni pianificazione comporta e per la vastità degli interessi che sono in gioco, ma non tale, per questo, da non richiedere di essere studiato in tutte le possibilità che presenta.

È evidente che l'autorità ha il potere di fissare, dal punto di vista urbanistico, le zone destinate alle industrie e quelle nelle quali siano vietate le industrie; e ciò farà in base a considerazioni tecniche, economiche e sociali che riguardano ad esempio la provenienza delle materie prime, la posizione dei porti, di ferrovie, di strade, la necessità di migliorare il tenore di vita di territori depressi, di integrare attività economiche di altra natura, e via dicendo; ma questa azione, già di per sé importante, sarebbe di dubbio esito qualora non fosse completata da altri provvedimenti che indirizzino le industrie verso le localizzazioni previste e che tocchino per forza lo spinoso aspetto economico e politico della questione. Un'opera di saggio «dirigismo», ove si escludano azioni coercitive, può essere quella che, mentre pone divieti per un verso, contempla tutte le possibili agevolazioni per l'altro; predispone i terreni necessari e le altre condizioni tecniche ed economiche favorevoli, i mezzi di comunicazione e i servizi collettivi, le facilitazioni fiscali, ecc.

Stimolare le imprese appare ancora la via migliore per conseguire risultati tangibili in fatto di decentramento.

Riassumendo:

Il problema industriale, le cui premesse e le cui finalità sono state e sono in gran parte di carattere economico, ha e deve avere, invece, un contenuto sociale e umano, che in tanti casi è stato trascurato.

Per questo suo contenuto sociale e umano, richiede il concorso diretto dell'urbanistica, quale disciplina idonea a studiare e realizzare il miglioramento della vita individuale e collettiva.

L'intervento dell'Urbanistica contempla tanto la localizzazione più appropriata delle industrie quanto gli insediamenti umani, la vita quotidiana della comunità, i movimenti abituali degli uomini, il conforto dell'ambiente naturale ed estetico.

Una distribuzione socialmente efficiente delle fonti di lavoro e di reddito non può effettuarsi che in base ad un coordinamento superiore secondo una visione di Geografia umana.

Questo coordinamento superiore, anziché essere coercitivo, deve appoggiare su realistici fattori di collaborazione dei vari enti interessati e sulla matura coscienza dei cittadini.

In merito alla relazione intervengono:

L'arch. EDALLO espone la necessità che i piani comunali generali vengano integrati da speciali piani particolareggiati per le zone industriali così come la legge prevede per le zone residenziali; tali piani particolareggiati esecutivi dovrebbero indicare la densità edilizia, la percentuale di verde e le zone libere.

Il PRESIDENTE, commentando la proposta di Edallo, ritiene utile e possibile che detti piani particolareggiati stabiliscano determinati rapporti tra superficie libera e superficie occupata anche per le zone industriali, ma ritiene che non sia possibile particolareggiare in esse in modo molto preciso e rigido. Ritiene piuttosto che sia opportuno insistere sulla costruzione di progetti di nuclei residenziali autosufficienti e si augura che presto esempi concreti siano realizzati in tal senso.

Ritiene inoltre che potrebbe essere utile seguito l'esempio inglese della costituzione di zone industriali fornite di tutti i servizi assistenziali ricreativi e complementari (mense, asili, scuole) e di fabbricati industriali tipo da cedersi in affitto. Altro mezzo di influenza indiretta di formazione di buone zone industriali, sarebbe, a detta dell'ing. Olivetti, l'introduzione della consulenza urbanistica nei complessi industriali di media e grande importanza, consulenza che sarebbe facilitata qualora le aziende organizzate modernamente avessero non solo un direttore commerciale, un direttore tecnico ed un direttore amministrativo, ma anche un direttore per le relazioni sociali al quale potrebbero far capo i contatti di carattere urbanistico.

L'ing. MANFREDI osserva che la relazione Astengo Renacco Rizzotti pone il problema del trasferimento dell'industria in termini di economia prevalentemente aziendale; egli ritiene che tale impostazione sia insufficiente e la ricollega alla contraddizione del tema e dello svolgimento del Congresso stesso oscillante tra i due poli dell'economia programmatica e del mezzo funzionalismo. Suggerisce un'azione diretta mediante una politica delle aree applicate alle zone industriali similmente a quanto già sperimentato per quelle residenziali, al fine di evitare l'inserimento della speculazione privata e di consentire il corretto proporzionamento dei servizi generali. Per indurre al trasferimento delle industrie esistenti in contrasto con la destinazione di zona, fa rilevare inoltre, l'opportunità di porre rigorosi obblighi per la difesa da odori, rumori, fumi, concentrazioni di traffico e di stabilire delle norme per una graduale estinzione degli eventuali diritti a compensi per esproprio.

L'arch. ASTENGO precisa che nel computo presentato nella relazione, relativo ad un esempio concreto, è stato conteggiato il terreno del nuovo impianto con il solo valore agricolo nell'ipotesi che il trasferimento dell'industria esaminata avvenisse a piano regolatore approvato e cioè a vincolo imposto, col presupposto che il vincolo avesse potere di bloccare il terreno sottraendolo alla speculazione fondiaria.

L'arch. MORINI riprendendo la proposta Edallo suggerisce che siano posti limiti di estensione anziché di densità e di altezza; le zone industriali sarebbero cioè suddivise in tanti elementi o settori di superficie variabile dai 2 ai 4 ha. tra loro separati da zone verdi in modo da evitare la continuità degli impianti industriali.

Il PRESIDENTE obietta che una regolamentazione troppo rigida potrebbe portare inconvenienti dal punto di vista tecnico e che sia da preferirsi una pluralità di soluzioni anziché una soluzione unica.

L'arch. NATOLI riportando il discorso sul tema centrale della giornata ritiene che la soluzione dei problemi a carattere sociale non debba essere attesa da un puro e semplice intervento dell'autorità statale ma deve avvenire per partecipazione viva e diretta delle persone interessate, lavoratori e datori di lavoro. Infatti il governo e gli enti sono bensì la rappresentanza di noi stessi in quanto da noi creati, ma sono un qualche cosa che poi si stacca da noi stessi e si cristallizza in una entità burocratica, la quale, pur facendo il suo dovere, non è più che una indiretta espressione della nostra volontà.

Il PRESIDENTE fa notare come il campo di iniziativa privata da parte degli industriali sia assai limitato oggi per il sempre più esteso e massiccio intervento dell'autorità statale che attraverso una grande quantità di Enti si è assunto il compito di risolvere, attraverso forme contributive, i vari problemi sociali, dalla casa all'assistenza medico-sanitaria, alla previdenza sociale, all'assistenza scolastica e professionale; tutti problemi che gli industriali avrebbero potuto talvolta risolvere egregiamente. In questa situazione l'iniziativa privata è sottogiacente a una serie di iniziative non ancora tra loro armonizzate il cui coordinamento è molto difficile e preoccupante; è compito dell'urbanista di essere il mediatore di questo coordinamento e di questa cooperazione.

Il dott. ARCHIBUGI riassume il suo pensiero sulla scienza dell'urbanistica industriale che ritiene distinta in due aspetti: quello dell'urbanistica industriale generale o teoria dell'urbanistica industriale, il cui compito sarebbe lo studio dei migliori tipi di costruzioni industriali in base a varie ipotesi, e quello dell'urbanistica industriale applicata, che dovrebbe considerare la possibilità concreta di realizzazione di una maggiore produttività in determinate condizioni ambientali, e di approfondire la portata limitativa di queste condizioni. A questo secondo aspetto appartengono studi di carattere particolare e pratico e ad esso si ricollega la proposta già esposta nel suo precedente intervento sull'importanza che una nuova sistemazione dei rapporti di lavoro all'interno delle aziende può assumere per la formazione di una coscienza e di un clima di produttività. La costituzione di comitati misti di produzione aziendale fornirebbe lo strumento di collaborazione con gli industriali ed i pubblici poteri per l'attuazione di tale politica.

Il PRESIDENTE, a commento dell'intervento precedente fa rilevare come la costituzione dei comitati misti rappresenti l'attuazione della democrazia industriale; ne fa tuttavia rilevare la difficoltà di realizzazione nel momento attuale.

Invita quindi il prof. Valle a riferire sulla situazione dei Piani Regionali di Coordinamento.

Parla il prof. Valle.

Ringrazio il Presidente del Convegno di avermi offerto la possibilità di illustrare ad un pubblico così qualificato la situazione presente in Italia in materia di piani territoriali, punto questo di fondamentale importanza che permette di porre allo studio, pressoché simultaneamente, tutti i problemi che animano l'urbanistica, nei suoi molteplici aspetti.

In realtà l'attuale considerazione — purtroppo scarsa — che si ha, in genere, dell'urbanistica, dipende, forse, proprio dal fatto che noi esaminiamo i suoi problemi sotto punti di vista che non ci permettono poi di intervenire efficacemente negli elementi formativi da cui questi aspetti sono originati, in quanto, così come oggi siamo organizzati, è difficile poter procedere, nell'azione quotidiana, coordinatamente. Attraverso i piani territoriali, invece, se bene studiati e composti tra loro, potremo veramente pervenire ad una sintesi.

Si presenta però pregiudizialmente la questione da chi debbano essere studiati questi piani. La legge dà facoltà al Ministero dei Lavori Pubblici di curarne la compilazione, ed in vero ci si è già avvalsi di ciò quando, presentandosi l'occasione di disporre della collaborazione di professionisti che avevano già approfondito molti di questi temi, si è voluto sperimentare la formazione di un piano pilota, iniziando da quello della Regione Piemontese. Ma ci si è imbattuti in grossi problemi pratici: prima di tutto quello di tante Amministrazioni ed Enti che hanno in questi studi da esprimere un loro pensiero, chiarire il loro indirizzo, e quest'utile compartecipazione dovrebbe logicamente precedere l'opera di coloro che siano incaricati di operare la sintesi, che si esprime poi con il piano. Per questo lavoro preliminare occorrerebbe arrivare ad un procedimento organizzativo degli studi preliminari e della determinazione delle direttive per la compilazione di ciascun piano.

Nel frattempo la Costituzione ha tracciato un ordinamento regionale di cui non si poteva non tener conto; ma, d'altro canto, i previsti organismi non sono ancora entrati in funzione, tranne nei noti casi speciali ove le Regioni hanno subito rivendicato esclusivamente a sé il diritto di provvedere agli studi urbanistici di loro pertinenza.

Si è perciò pensato che, in attesa che tale ordinamento avesse pratica e compiuta attuazione, sarebbe stato utile avviare gli studi iniziali che debbono costituire la indispensabile premessa alla compilazione dei piani territoriali.

Così è stata creata una Commissione Interministeriale per lo studio del problema, ed essa ha suggerito di indagare sulle singole situazioni locali per vedere in qual modo sarebbe stato più conveniente organizzarsi. È stata perciò condotta una ampia indagine che, in qualche caso ha fornito utili indicazioni, mentre in altri ha confermato le difficoltà che più volte ci siamo prospettati in questi Convegni di Urbanistica.

Ad ogni modo, l'inchiesta ha dimostrato che in alcune Regioni esistono già sufficienti possibilità di avviare gli studi, e perciò è stato suggerito di dare inizio a questi ultimi nella Lombardia, nella Liguria, nella Campania, e successivamente anche nel Veneto, nell'Emilia e nel Lazio. Gli studi saranno affidati ad appositi organismi da formare in ogni Regione, che potranno appoggiarsi, per ora, ai Provveditorati alle Opere Pubbliche. In qualche caso questi organismi già esistono: come, ad esempio nel Trentino ove, da tempo, è in funzione un Consorzio dei Comuni.

Bisogna però che gli studi siano condotti con una certa uniformità di criterio, tanto più necessaria in quanto gli Organi cui essi vanno affidati possono assumere forme molto diverse tra loro. È necessario cioè la ricerca di un denominatore comune, che permetta poi di poter confrontare i risultati ottenuti in punti diversi e di conseguire la saldatura dei piani tra loro per la formazione di quel futuro piano nazionale cui tendenzialmente si aspira.

Perciò in seno alla Commissione Interministeriale si è altresì deciso di precisare, oltre che le norme direttive di carattere generale per lo studio di detti piani anche i criteri pratici e di metodo da seguire. Si è pensato così di pubblicare un piccolo vade-mecum contenente le istruzioni circa il modo di procedere in questi studi, e la sua redazione è stata affidata ad un Comitato di esperti nel quale sono stati chiamati a far parte il Prof. Alberti dell'Istituto Centrale di Statistica, gli Architetti Astengo, Marconi, Piccinato, Quaroni ed altri.

Per questa pubblicazione ora si è un poco ritardato nell'avvio agli studi nelle singole Regioni: ma penso che fosse più importante partire bene, anche se con un po' di ritardo. Infatti, in seno allo stesso Comitato di redazione si è visto quante questioni di principio e quante varie difficoltà d'ordine metodologico ed organizzativo siano da affrontare, e non si è perciò ritenuto di procedere se prima tutto non fosse stato chiarito sufficientemente.

Comunque spero che questa pubblicazione, in base a cui si potranno iniziare subito gli studi in varie Regioni, possa vedere la luce molto presto, ed ho fiducia che l'indirizzo che sarà dato risulterà sufficiente per una proficua collaborazione di tutte le forze attive disponibili e per una vasta intesa in tutti i settori che confluiscono nel campo urbanistico. Ed in tal modo mi auguro che possa darci concreto inizio alla soluzione integrale di molti nostri problemi.

3° tema: *l'urbanistica come problema di economia generale nell'organizzazione delle zone industriali e di quelle connesse: i piani territoriali*

L'Ing. Olivetti dopo aver ringraziato l'Assessore ai Lavori Pubblici della Città di Como, che ha portato al Convegno il saluto della Città e dell'Amministrazione Comunale, apre i lavori della terza giornata.

Su proposta dell'Arch. Belgioioso l'Ing. Olivetti viene riconfermato all'unanimità Presidente della riunione. Da quindi la parola al relatore Arch. Astengo.

Parla l'arch. Astengo.

Il tema conclusivo del convegno rappresenta il naturale sbocco dei due temi precedenti che avrebbero dovuto essere, nella loro trattazione, limitati all'esame di due aspetti specifici dell'urbanistica industriale: *aspetto interno* dell'organizzazione delle aree industriali il primo, *aspetto esterno* il secondo, che avrebbe dovuto trattare le connessioni colle esigenze sociali intimamente collegate alla produzione industriale, e la loro soluzione spaziale. *Avrebbero dovuto*, che in realtà relazioni ed interventi non potevano essere costretti entro limiti assolutamente precisi ed hanno spesso accennato ed anticipato alla finale integrazione del problema industriale visto nella complessità dei problemi territoriali. Cosicché alcune delle osservazioni e dei suggerimenti delle relazioni odierne già sono affiorati nelle precedenti comunicazioni.

Tuttavia il tema che oggi affrontiamo è di un'ampiezza e di un peso tali che ben meritano l'attenzione del Convegno.

L'industria infatti, come fenomeno produttivo economico, è uno dei fenomeni più importanti, più seri e più decisivi che caratterizzano la vita e la cultura contemporanea. È appena necessario il richiamo a quel fenomeno che va ormai sotto il nome della « rivoluzione industriale » e che appare agli storici sempre più determinante di tutta la vita moderna e ben più decisivo delle sorti dinastiche, degli intrighi diplomatici e finanche delle stesse sorti delle armi. Cosicché le date della scoperta ed utilizzazione della macchina a vapore o dei telai meccanici e dei procedimenti Bessemer e Martin Siemens per l'eliminazione del carbonio dalla ghisa e così via appaiono oggi ben più memorabili e vive e grvide di conseguenze delle date che formano la storia ufficiale dei popoli. Fu il sopravvento delle forze vive dell'intelligenza tecnica sulla cristallizzazione delle vecchie strutture economiche politiche e sociali.

Si rompe così un secolare equilibrio economico dovuto ad una limitata e ben definita capacità produttiva di beni, equilibrio che si era stabilizzato nei secoli, con ben poche variazioni e progressi, ed era basato fondamentalmente sulla produzione agricola, integrata dalla produzione artigianale, l'equilibrio demo-economico basato sull'equazione *terra-popolazione*.

La terra coltivata è limitata; cessato il periodo espansionistico di messa a coltura di terre nuove, ben presto si arriva alla saturazione: l'agricoltura segue infatti la legge dei rendimenti decrescenti, cosicché ulteriori aumenti di mano d'opera agricola non producono aumento, ma diminuzione della produttività agricola. Limitate sono inoltre nell'agricoltura le possibilità di progresso tecnico, che, aumentando la produttività, riducono l'area nutritiva individuale, costante ricerca di tutti i popoli a popolazione crescente. E se anche l'agricoltura ha avuto la sua rivoluzione coll'introduzione della rotazione agraria che ha permesso considerevoli aumenti di produttività nei terreni vecchi, tuttavia anche questi incrementi dovuti al progresso tecnico, continuano a restar limitati.

Per questi limiti le economie fondamentalmente agricole sono statiche e conservatrici. Invece l'industria apre possibilità enormi: sfrutta risorse non utilizzate dall'agricoltura, ha potenzialmente illimitata capacità di progresso tecnico, ha rapido sviluppo e immediate conseguenze e segue, pur entro certi limiti e condizioni, la legge dei rendimenti crescenti.

L'apparizione dell'industria e la coscienza delle possibilità industriali hanno colorato di nuove aspirazioni l'umanità. « *La società toute entière repose sur l'industrie* » diceva il conte Henri de Saint Simon nel 1820.

Il secolo scorso va sotto la luce di questo miraggio: *il secolo del progresso*.

L'industria ha in effetti trasformato il mondo. Trasformata l'economia di produzione, coll'introduzione di questo nuovo fattore, trasformata e velocizzata l'economia di scambio, trasformata la struttura sociale, creando la classe operaia e la figura dell'industriale, trasformata la cultura, la mentalità, le correnti politiche, trasformata la città, dissociandola dal paese agricolo e dando alla città moderna industriale-commerciale-amministrativa vita e caratteri nuovi, trasformato il paesaggio, trasformato l'equilibrio demo-economico: la civiltà industriale è dinamica.

I benefici economici di due secoli di industrializzazione sono evidenti: il mondo si è rievagliato ed il tenore di vita è oggi enormemente superiore, sia pure con squilibri, al tenore di vita dei soli cent'anni addietro.

Le trasformazioni spaziali operate in questo periodo di espansione sono tali e tante e così profonde, così repentine che non vi ha confronto in alcun precedente storico.

Noi che siamo individui legati alla nostra vita individuale, immersi nelle difficoltà della nostra quotidiana e limitata esistenza, lamentiamo spesso come urbanisti, che poche trasformazioni si operino sotto i nostri occhi e quasi abbiamo sfiducia nella possibilità di influire su tali trasformazioni, cosicché un generale scetticismo si diffonde sulle possibilità di pratica attuazione dei programmi urbanistici.

Ma se sappiamo sollevarci un momento dalle angustie personali, locali e contingenti, non possiamo non restare stupefatti dalle trasformazioni avvenute in poche generazioni per opera della giovane industria.

È bensì vero che si avverte oggi un senso di arresto nell'espansione pionieristica industriale così come si è arrestata l'espansione pionieristica agricola come fenomeno generale. Lo spirito di *frontiera mobile* si sta perdendo.

Sottentra il periodo di assestamento. Previsioni tuttavia in un campo così mobile e vivace come quello dell'applicazione industriale del progresso tecnico non sono azzardabili in un'epoca che vede, nel giro di pochi anni, aprirsi le possibilità di utilizzazione di energie, che solo pochi anni addietro avrebbero potuto essere giudicate argomenti romanzeschi.

Ma anche nello stesso periodo di assestamento, le possibilità d'intervento urbanistico restano notevoli. Assestamento significa ricerca di equilibrio e questo equilibrio può esser ottenuto o come risultante di spontanee, individuali variazioni, o per coordinamento cioè per atto volontario e razionale.

L'assestamento è ora in via di attuazione in ogni attività industriale: la modernizzazione degli impianti e delle spesso logore attrezzature è un aspetto noto a tutti coloro che industriali o sindacalisti o economisti, vivono la vita industriale del nostro paese: o aumentare la produttività o esser sommersi dall'industria di altri paesi.

Ma non vi è solo questo aspetto nell'assestamento, vi è pure l'aspetto spaziale, che interessa in modo precipuo l'urbanistica. L'ubicazione, la dimensione degli impianti industriali ed i loro collegamenti con tutta la vita organizzata è campo degli studi e degli interventi urbanistici.

Giustamente quindi dalle discussioni precedenti sono emersi alcuni fondamentali suggerimenti per rendere operante l'azione coordinatrice dell'urbanistica in questo settore: *piani di zone industriali*, dettagliatamente studiati e predisposti sono stati richiesti da Edallo, come strumenti tecnici e giuridici dell'urbanistica industriale; *zone industriali* sul tipo degli esempi inglesi, con edifici standard da affittare e con attrezzature sociali organizzate, sono stati proposti dal nostro Presidente.

Ma il tema di oggi ci porta ancora più avanti, ci porta ad affrontare l'esame delle possibilità dell'inserimento totale del beneficio lievitato industriale in tutta la vita organizzata.

Assestamento non solo delle industrie come fenomeno a sé, o al più collegate alla vita dei propri presenti dipendenti (come erano state viste finora in quanto fenomeno isolatamente studiato), ma soprattutto assestamento dell'equilibrio demo-economico sull'intero territorio nazionale.

In effetti l'espansione industriale ha seguito nel suo sviluppo storico lo stesso processo dell'espansione agricola: prima sono stati messi a coltura i terreni più produttivi e di più facile accesso; poi via via i terreni di minore produttività.

Analogo fenomeno è avvenuto per l'industria, che si è andata concentrando nelle località più favorevoli dal punto di vista geografico e commerciale, presso i centri demograficamente più importanti, e solo successivamente ha volto la propria attenzione ad ubicazioni periferiche.

La disforme distribuzione industriale ha quindi avuto conseguenze non solo sulla distribuzione territoriale della popolazione, ma anche su di una disforme distribuzione del reddito e della cultura. Le popolazioni delle zone industrializzate, superate il primitivo sfruttamento di mano d'opera della lontana epoca pionieristica, hanno beneficiato di un progressivo aumento di reddito, che non ha avuto riscontro nelle zone non industrializzate, a conduzione agricola accentrata nei latifondi o polverizzata in proprietà al di sotto della minima unità economica.

Cosicché in Italia oggi vi è una ingiustizia assai più grande della diseguale distribuzione del reddito: è l'ingiustizia delle zone arretrate, dove il tenore di vita è costretto al di sotto del minimo vitale, delle zone ancora senza economia né di produzione, né di scambio, delle zone nelle quali il visitatore, abituato alla vita e mentalità cittadina-industriale resta attonito come se improvvisamente dai ruderi di una civiltà primitiva sorgesse in carne ed ossa una piccola turba di individui d'altri tempi.

Ma non è curiosità da museo è realtà vivente, in Calabria, in Lucania, in località montane ed appenniniche.

Questa anacronistica situazione non può e non deve sussistere.

Su questa realtà si sono appuntati gli interessi di quasi tutte le relazioni che vertono sul tema odierno. In special modo è da segnalare, per ampiezza di trattazione e per profondità e conoscenza dell'argomento, la relazione dell'Ing. Di Gioia. L'argomento in esso trattato è questo: del ristabilire un equilibrio demografico-economico attraverso lo studio ordinato della industrializzazione delle zone meno produttive. Contributo, quindi, della pianificazione urbanistica alla riso-

luzione di problemi economici estremamente importanti, estremamente scottanti, della vita nazionale.

Nella relazione dell'ing. D. Gioja, che per la sua ampiezza non può essere che sintetizzata in poche frasi, ma che sarebbe meritevole di essere data alle stampe, rileviamo un giro d'orizzonte su quanto altri paesi hanno fatto in questo campo di pianificazione dell'urbanistica industriale. I riferimenti alle situazioni di altri paesi non possono evidentemente essere tutti integralmente trasferiti alla nostra situazione; essi ribadiscono tuttavia la necessità di dare inizio al più presto anche da noi a studi di carattere territoriale e di carattere urbanistico industriale. L'urbanistica fino ad oggi si è infatti limitata allo studio dei piani regolatori cittadini, è stata quasi sempre urbanistica residenziale e ben limitati sono stati gli interventi nel campo della urbanistica industriale.

L'autore della relazione traccia un breve cenno storico della formazione dei complessi industriali in Italia, con gli accentramenti nelle grandi città, con la formazione sotto il passato regime di zone industriali spesso forzatamente create e artificiosamente alimentate; critica infine la riforma agricola-industriale del mezzogiorno, lamentando negli studi attuali l'assenza di una chiara impostazione urbanistica. L'indirizzo urbanistico proposto dall'ing. Di Gioja è quello del decentramento industriale ed a questo proposito cita le proposizioni di Ford sulla utilità della piccola fabbrica altamente specializzata e decentrata.

Naturalmente questo riferimento non può essere assunto integralmente per la nostra economia. Essa è infatti impostata su di un mercato ristretto e limitato, non solo per le dimensioni geografiche della nazione, ma anche perché le popolazioni povere dell'Italia meridionale non hanno il potere di acquisto dei prodotti industriali, cosicché il mercato italiano non è neppure un mercato nazionale, ma un mercato di due terzi della nazione, e le industrie non possono pertanto essere condotte ad un grado molto elevato di specializzazione. Tuttavia pur con queste limitazioni di fatto il concetto del decentramento di nuclei industriali rappresenta certamente la soluzione ideale dell'urbanistica industriale, soprattutto quando a questo decentramento si faccia corrispondere una pianificazione completa di tutte le zone residenziali e dei servizi.

La tendenza a raggruppamenti produttivi di dimensioni ridotte che conducono ad una diffusione territoriale delle industrie e quindi delle popolazioni, non può essere in definitiva altro che accettata.

L'ing. Di Gioja esamina infine quali sono i riflessi anche psicologici e sociali di questa redistribuzione della popolazione industriale. Essi sono evidenti: si tratta di istituire una economia integrata agricola-industriale, creando così la figura di un operaio semi-rurale al quale sono concesse integrazioni non solo economiche, ma anche spirituali e culturali, di estremo interesse.

Su questo argomento della integrazione delle economie agricole e industriali, l'ing. Pratelli di Bologna ha esposto una relazione molto densa e succosa. Partendo dalla situazione delle aree così dette depresse e premettendo la definizione molto precisa che aree depresse sono quelle in cui il tenore di vita per alcune classi sociali è anche al di sotto del minimo vitale, l'autore esamina in che modo queste aree depresse siano state prese in considerazione nei recenti provvedimenti legislativi e rileva come manchino, in questi provvedimenti, gli indirizzi di coordinamento delle varie iniziative industriali e di trasformazione fondiaria, manchi cioè il tessuto urbanistico delle trasformazioni di varia natura; ancora una volta si procede attraverso iniziative distaccate e che ad un certo punto possono anche essere controproducenti. L'ing. Pratelli insiste pertanto sulla necessità di stretta integrazione fra economia agricola e industriale. Ecco un esempio. Il metodo di integrazione fra le due economie potrebbe essere estremamente utile ed importante là dove, nel processo di trasformazione agricola in alcune zone in atto, come per esempio in Sila, non si possono distribuire alla totalità della popolazione quote autosufficienti, cioè quote di terreno che siano tali da garantire la minima unità agricola dal punto di vista economico, ma in molti casi gli aventi diritto sono ammessi a beneficiare di quote agricole integrative, insufficienti per alimentare l'economia di una famiglia. In tali casi l'economia familiare potrebbe ricevere il necessario complemento attraverso all'impiego in industrie decentrate in quelle zone.

Per continuare l'esempio dell'Opera di valorizzazione della Sila che oggi sta procedendo alla trasformazione agricola dei territori dell'altipiano silano e dei terreni contermini, bisogna precisare che nella mente del legislatore era presente anche la trasformazione industriale di quella zona, se non che la successiva istituzione della Cassa del Mezzogiorno ha limitato per ora il campo dell'Opera Sila alla parte puramente agricola.

Non è escluso che anche là possano prodursi le integrazioni auspiccate, ma oggi, nella situazione creata dagli attuali organi e dagli attuali provvedimenti legislativi, le iniziative agricole e industriali sono separate, non coordinate, mancano di una tessitura, mancano di un coordinamento. Vediamo strade nuove costruite in zone non ancora trasformate agricolmente, zone che possono avere un promettente avvenire industriale ma in cui non si sa ancora quali industrie potranno sorgere e dove, e quali siano i terreni che potranno essere loro destinati. Esempio recentissimo da me visitato, è la piana di Sibari, nodo ferroviario assai importante, in cui si sono attuate recenti opere da parte della Cassa del Mezzogiorno — strade, canali, ecc. — in un terreno ancora completamente vergine. Si è proceduto a realizzare queste opere senza una preventiva pianificazione: le industrie sorgeranno colà, ma trove-

ranno già opere tracciate e rigidamente fissate e inamovibili; il procedimento è stato dunque esattamente l'opposto di quello che in una pianificazione urbanistica ordinata avrebbe dovuto essere.

Sul tema delle aree depresse intervengono quasi tutti i relatori. La relazione dell'Arch. Berlanda esamina quali possono essere i tipi di queste aree, quali le definizioni date usualmente alle varie classi di aree depresse e quali le origini che possono aver generato questo basso tenore di vita. Propone alcuni principi ed alcune direttive di azione. Queste sarebbero, secondo il Berlanda, la industrializzazione di tutte le regioni, lo sviluppo delle fonti di energia e delle industrie base e la economicità nella formazione di nuovi impianti rispetto al trasferimento di masse senza lavoro.

Sullo stesso argomento l'ing. Giovenale si esprime in termini assai ottimistici, rispetto alle possibilità di trasformazione integrale delle aree depresse, fondando la sua speranza sulle possibilità potenziali della tecnica che sono oggi tali e talmente grandi che una loro ordinata concessione può portare in breve a risultati estremamente notevoli.

Sullo stesso tema e con gli stessi orientamenti parla l'Arch. Pallottini, esaminando anch'egli la produzione industriale come complemento della produzione agricola e ritenendo che i due fattori, l'industriale e l'agricolo, siano non solo strettamente collegati tra di loro e da risolvere quindi congiuntamente, ma siano anche determinanti di quelle soluzioni tecniche di viabilità e di comunicazioni che molte volte invece vengono fatte inopportuno precedere alla soluzione degli altri più sostanziali problemi.

Infine, l'Arch. Ginatta si esprime in termini direi quasi lirici sulla fiducia che l'industria abbia ad essere considerata centro della vita culturale moderna, in quanto assomma in sé la soluzione di problemi tecnici, di problemi di produzione e di problemi edilizi, e insieme di problemi umani e sociali, talché attorno allo stabilimento industriale, gravita tutto un mondo nuovo. Con queste aspirazioni, con questo ottimismo nella vitalità dell'industria e nella sua capacità di concorrere alla soluzione di molti problemi sociali si chiudono quasi tutte le relazioni. Come strumento pratico per il coordinamento territoriale e spaziale, la voce di tutti i relatori è unanime nel riconoscere nei piani regionali il mezzo tecnico e giuridico per attuare questo equilibrato generale fra industria e popolazione.

Soprattutto l'ing. Di Gioja insiste su questo fatto: come solo attraverso i piani territoriali possa provvedersi a coordinare i flussi migratori, oggi assolutamente disordinati e lasciati alla iniziativa degli stessi interessati. Come attraverso a questi piani territoriali possano anzitutto rilevarsi le situazioni e conoscere quali siano le possibilità di intervento e se queste possibilità esistano e di quale ampiezza siano e quindi, come attraverso all'attuazione di queste integrazioni di economia industriale ed agricola si possa sollevare il tenore di vita di popolazioni che oggi hanno estremo, urgente bisogno di intervento.

In questo senso si chiudono tutte le relazioni e in questo senso riteniamo possa essere orientata forse anche una mozione di questo convegno perché se interessanti sono gli studi di trasformazione industriale delle aree mature, studi di assestamento, che possono aumentare la produttività industriale e quindi aumentare il benessere di zone già altamente produttive ancor più urgente e ancor più importante è lo studio di trasformazione nelle zone depresse.

Prima di iniziare la discussione sulla relazione Astengo il Presidente dà la parola agli ultimi iscritti a parlare sul tema del giorno precedente:

L'Arch. ROTA segnala l'importanza della piccola e media industria nell'economia italiana e la necessità di una particolare pianificazione e regolamentazione in questo campo di cui dovrebbe trattare anche la nuova legge urbanistica allo studio.

Per quanto riguarda la politica delle aree comunali, dopo aver ricordato che ad essa si oppone la legislazione vigente, propone la costituzione di un Ente per l'acquisizione delle aree da cedere poi con la maggioranza delle spese dovute ai servizi. Pensa che la limitazione della superficie da destinare alle singole industrie potrebbe portare a una corsa alla speculazione delle aree attigue.

Il PRESIDENTE dopo aver rilevato che molte delle considerazioni e dei problemi posti dall'Arch. Rota possono essere inseriti nelle proposte precedenti, mette in rilievo come le maggiori difficoltà siano ancora da ricercarsi nei costi delle aree. Quanto all'idea di un Ente specializzato per la politica delle aree, occorrerebbero proposte più precise sulla sua strumentazione.

Prende la parola il Dr. GHEZZI sulla proposta di fissare un limite massimo alle industrie in vista della predisposizione dei piani territoriali, proposta che non lo trova consensuale poiché, essendo i costi di produzione funzione della dimensione delle imprese, quando si interviene nel processo teso al raggiungimento della dimensione ottima si influisce sul calcolo dei costi. C'è un principio economico al quale tutti gli altri principi devono essere subordinati. Le soluzioni urbanistiche possono essere accettate solo se economiche. Bisogna infine tener presente la carenza di capitali di cui soffre attualmente l'Italia e gli sforzi finanziari cui andrebbero incontro le industrie per trasferimento, sforzi aggravati dalla perdita delle cosiddette « economie esterne » dovute ad un sistema economico già organizzato.

Il PRESIDENTE ribadisce le critiche mosse alla proposta di una rigida limitazione delle aree industriali e si sofferma quindi su alcune affermazioni del Dr. Ghezzi riguardanti citazioni da Lord Beveridge sulla mobilità delle industrie e dei lavoratori.

Tenendo conto della psicologia dei lavoratori, egli ritiene che la mobi-

lità degli impianti non sia più un fenomeno desiderabile, come lo è stato nel secolo scorso, e che sia necessario, al contrario, raggiungere condizioni di equilibrio economico che pongano al sicuro dai capovolgimenti operati dalla libera concorrenza. Si deve inoltre tener presente che i principi economici stanno ora volgendo da un principio eccessivamente economicistico, basato sul profitto, verso una economia fondata sui bisogni, sui consumi e sul benessere, che richiede una direzione che potrebbe dirsi spirituale e un indirizzo di politica economica svolto sia dalle singole aziende che dallo Stato, e non soltanto dagli amministratori, dagli statistici e dai contabili. Si tratta in sostanza di stabilire a chi devono essere affidate le direttive della politica economica e se sui problemi urbanistici debbano prevalere considerazioni strettamente logiche di profitti, oppure se le considerazioni economiche debbano contemperarsi con quelle sociali e quindi fino a che punto l'urbanista possa intervenire nella discussione con i capi dell'azienda. Questo equilibrio tra fattori urbanistici e fattori industriali è stato finora compito esclusivo dell'industria; gli urbanisti lo ritengono invece materia di discussione e di collaborazione.

Sul problema della dispersione delle economie esterne puntualizzato dal Dr. Ghezzi, il Presidente pensa che proprio per creare queste condizioni economiche esterne, che facilitino il decentramento e il trasferimento delle industrie, gli urbanisti chiedono la cooperazione dell'Amministrazione pubblica con l'Industria.

Prende la parola l'Arch. LATIS il quale si sofferma ancora sull'importanza della piccola e della media industria, ma non sa se sia completamente pianificabile la destinazione di queste aziende.

Non essendo possibile prevedere lo sviluppo dell'industria pensa che essa vada lasciata, in un certo margine, libera e propone di rendere obbligatoria la creazione di un verde privato per migliorare l'ambiente di lavoro.

Il PRESIDENTE dà quindi inizio alla discussione sulla relazione Astengo.

Prende la parola l'Arch. PICCINATO. Rilevato come ci sia un accordo generale sulla necessità di «organizzazione», come alla base dell'operare urbanistico ci siano le parole organizzazione, pianificazione, sintesi, visione unitaria, si domanda: fin dove gli urbanisti possono pianificare in modo praticamente operante? Sulla parola «pianificazione» esiste una grande incertezza nel mondo e nelle sfere politiche sociali e intellettuali.

Un piano deve in ogni caso essere un programma. Ma proprio a proposito dell'Urbanistica Industriale dobbiamo domandarci: chi deve pianificare? Nella situazione attuale ci sono le premesse per la nascita di una figura, nuova quasi, quella del pianologo, di colui che fa il programma generico che poi dall'urbanista sarà tradotto in un progetto efficiente. Possiamo individuare da un lato una politica urbanistica e dall'altro lato una tecnica urbanistica e in questo dualismo e nella incertezza viene oggi indicata la destinazione delle aree nei piani.

Occorre un inserimento degli urbanisti tra i pianologi dell'industria, un contatto più intimo per conoscere i loro bisogni, per conoscere la economia industriale. Alla base dell'urbanistica industriale dobbiamo porre l'economia, ma un'urbanistica sana non può essere che economica. «Il disporre con ordine, il creare i rapporti tra lavoro e residenza, il disporre delle distanze della popolazione dell'area nutritiva, ecc., tutto questo è economia generale ossia economia anche industriale, che rientra nella generale».

L'industriale raramente si rende conto di essere dentro ad una struttura molto più importante della sua stessa economia, e che è l'economia della regione e del Paese nel quale l'industria vive.

Quando si parla di «decentrare l'industria» non intendiamo creare tanti stabilimenti, anche grandi, col loro villetto di tutti operai, lasciando altrove tutto quello che compone la vita, la società.

Noi vediamo le nuove comunità industriali composte in unità tali che possono, unendosi ad altre, comporre una comunità grande compatta efficiente: una società, perché altrimenti si creerebbero tante caserme. Per convincersene basta guardare al panorama urbanistico nostro a Milano, a Roma. E anche le nostre stesse città non sono città ma periferia. Se facessimo delle comunità industriali ancorate a piccoli stabilimenti non inseriti in un quadro di un piano territoriale, noi faremmo anche della campagna, che ancora è abbastanza bella, un'altra periferia.

Il mezzo efficiente per risolvere questo problema resta il piano territoriale. Ma non bastano leggi e imposizioni per realizzare il decentramento industriale o la collocazione delle industrie nei punti economicamente adatti, come dimostrano gli esempi delle varie iniziative passate. Il mezzo adatto c'è: i Comuni offrano alle nuove industrie e a quelle da trasferire le aree necessarie dotate di tutti i servizi e ad un prezzo che permetta realmente il decentramento. Questo problema pone la necessità dell'esproprio delle aree, del quale argomento si tratterà forse in un prossimo convegno.

Prende la parola il Dr. NOVACCO della SVIMEZ (Società per lo Sviluppo industriale del Mezzogiorno). Egli si riallaccia a quanto detto nella relazione Astengo sul problema dello sviluppo industriale e particolarmente sullo sviluppo economico delle aree arretrate e depresse. È ben vero che il rapporto terra-popolazione, sul quale si è retta la vita economica fino al secolo scorso, oggi è stato rotto dall'industria e non è possibile prevedere nuovi notevoli incrementi dell'agricoltura allo sviluppo economico generale. Se però si tiene presente che nell'Italia Meridionale il 60% della superficie è composta da comprensori

di bonifica e che in essi, mediante trasformazioni fondiarie e irrigazione, è possibile ottenere notevoli incrementi di produttività, ci si rende conto che esistono ancora possibilità di sviluppo economico in questa regione. Ora mentre è possibile far previsioni sullo sviluppo agricolo, in quanto vi è una legislazione, non si può dire altrettanto per l'industria. Infatti bisogna tener presente che nel Mezzogiorno, a parte alcuni pochi centri industriali, per giunta abbastanza artificiosi, non vi sono industrie di beni di consumo, non vi sono industrie di trasformazione di prodotti agricoli e neppure industrie che sfruttano le risorse naturali esistenti, essendo le miniere in uno stato di assoluta arretratezza, il che non consente per ora di prevedere sviluppi di industrie manifatturiere o comunque altamente specializzate. L'ostacolo più grave per la industrializzazione del Mezzogiorno non è soltanto dato dalla carenza di economie esterne o di manodopera qualificata, ma da tutta la struttura economica del Paese.

A questo proposito è interessante l'esperienza fatta dalla SVIMEZ che partita dallo studio strettamente economico dello sviluppo industriale del Mezzogiorno ne ha dovuto riconoscere la impossibilità immediata e la necessità di un'azione di preindustrializzazione. Nei suoi studi essa si è incontrata con l'urbanistica: infatti dal piano economico essa è giunta alla necessità della revisione della struttura amministrativa della regione per ottenere una coincidenza fra regione amministrativa e regione economica. Le attuali giurisdizioni territoriali delle varie amministrazioni centrali e locali, che si sovrappongono sullo stesso territorio, sono estremamente nocive perché impediscono la formulazione e la realizzazione del piano. Tipico l'esempio del triplice uso dell'acqua: irriguo, elettrico e potabile con le lotte continue fra comuni industriali e agricoltori e senza una autorità che possa dirimere le controversie in questo campo. Opportuno il richiamo alle esperienze delle «Autorities» americane, cioè enti che ammono in sé tutti i poteri di scelta, programmazione ed esecuzione di un complesso di opere che vanno dalla sistemazione e ridistribuzione della popolazione alla trasformazione agraria e alla localizzazione industriale.

In un piano di trasformazione integrale di queste zone depresse non bisogna impostare il problema dei costi solo dal punto di vista della economicità per i singoli imprenditori, ma è necessaria l'economicità sociale di una iniziativa, cioè fare il conto dei costi e dei ricavi di ogni opera per la società. Ci sono costi che oggi non sappiamo misurare, i costi delle malattie, delle inutilizzazioni e degli sprechi; anche i costi della lotta contro la malaria e contro l'analfabetismo rientrano nel bilancio della economicità collettiva. È evidente che l'imprenditore privato non può fare la valutazione di una economia sociale né sopportarne i costi; egli però può e deve sottostare a determinate leggi economiche della società; si deve istituire un rapporto di economia mista tra valutazione di economicità individuale ed economicità sociale. Da ciò si deduce che i problemi dell'urbanistica industriale nelle aree depresse si inseriscono in un problema più generale di rapporto tra urbanistica e sviluppo economico della intera regione. Una legislazione analoga a quella esistente per la bonifica della trasformazione fondiaria potrebbe essere istituita per la industrializzazione in queste zone. Lo Stato o quell'Autorità che opererebbe in tale regione non dovrebbe limitarsi a fare strade e acquedotti senza preoccuparsi di istituire una diffusa rete di energia elettrica; non dovrebbe limitarsi alla concessione generica di agevolazioni come si è fatto nelle zone industriali del passato, tra le quali solo quella di Mestre è un esempio riuscito, non dovrebbe riesumare vecchi programmi, operare per settori limitati con programmi che, benché si presentino come complessi massicci di opere, sono sostanzialmente riesumazione di vecchi progetti. Questo è ciò che si sta facendo oggi, perché i nostri tecnici non ci hanno dato di meglio. La soluzione sta in un piano organico che, anche solo nelle linee generali, stabilisca le linee di sviluppo economico di una regione, e di un complesso di regioni, apra alla pubblica amministrazione prospettive oggi non viste e che sono quelle che consentiranno di ottenere reali progressi nelle zone sottosviluppate del Mezzogiorno.

L'Arch. BERLANDA interviene sul problema dell'industrializzazione, sulla carenza e sulle possibilità legislative e sulla partecipazione dell'Istituto di Urbanistica a quegli organismi che potessero determinare questi provvedimenti. Riprende l'argomento delle aree depresse ed insiste sulla loro definizione come aree nelle quali il reddito pro capite è inferiore ad una determinata media; tale reddito sarebbe direttamente proporzionale, come ha dimostrato il Collin Clark al numero degli addetti alle industrie. La possibilità di aumento è quindi proporzionale alla possibilità dell'aumento dell'industrializzazione. Ma per giungere all'industrializzazione occorre una legislazione adatta che finora in Italia non è stata proposta e i cui principi non sono per ora riscontrabili nella serie di norme emanate in questi ultimi anni per la riforma agricola e industriale del Mezzogiorno e delle altre aree depresse. Occorre inoltre rammentare che in queste disposizioni, mentre si stabiliscono notevoli stanziamenti di fondi, non si è finora tenuto conto di una sufficiente quota-parte da destinarsi allo studio dei piani relativi. Nei piani di bonifica detta quota è, ad es., soltanto dello 0,5% sugli stanziamenti. È pure totalmente assente nella nostra legislazione la pianificazione dell'impiego del denaro pubblico.

Una soluzione che potrebbe emergere da questo convegno è quella prevista dalla legge inglese del 1945 sulla distribuzione dell'industria, in base alla quale lo Stato acquista od espropria determinate aree per adibirle a zone industriali e su di esse costruisce fabbriche e servizi. Tutto questo non può, come da qualcuno proposto, essere assolto dai

Comuni, date le loro condizioni finanziarie, ma unicamente dallo Stato. Inoltre è necessario che i piani di industrializzazione, come i piani inglesi, siano inseriti nei piani urbanistici generali, eliminando l'assurda situazione della nostra vigente legislazione urbanistica che dà facoltà al Ministero dell'Industria di collocare e sovvenzionare industrie in qualsiasi località anche al di fuori dei piani approvati. Infine ritiene necessario che sia creato un Ente Economico Centrale incaricato di controllare l'economia del Paese, curare l'esecuzione dei piani di miglioramento economico, e proporre i provvedimenti necessari per la loro realizzazione. Senza un ente superiore i piani territoriali avranno un carattere di prescrizioni puramente negative; essi potrebbero imporre vincoli ma non potranno trasformarsi in pianificazione attiva.

Il PRESIDENTE prima di dare la parola all'Avv. Napoli tratteggia alcuni punti di contatto e di dissenso che egli rileva nei tre interventi precedenti. Secondo l'Arch. Piccinato vi sarebbe una necessaria, quasi organica, parallela direzione scientifica tra urbanista ed economista: come gli urbanisti vogliono essere dei pianificatori è strano che essi si oppongano all'idea che pure gli economisti siano dei pianificatori. Rileva nella relazione Novacco una insufficienza per non aver parlato di quell'intervento pianificato per l'industrializzazione nelle aree depresse a cui ha accennato il Berlanda con i riferimenti alla legge inglese del '45. Ritiene che pur nelle discordanze rilevate vi sia una fondamentale concordanza dovuta all'ampiezza del respiro culturale che lega tutti gli studiosi di questa materia. Dà quindi la parola al rappresentante della regione siciliana.

L'Avv. NAPOLI porge il saluto del Presidente della regione siciliana e porta a conoscenza del Congresso le due iniziative che la regione siciliana ha attuato attraverso apposite leggi: la prima relativa allo stanziamento di un fondo — per ora di un miliardo — di partecipazione azionaria della regione alle Società di nuovo impianto della Sicilia, e ciò per unire l'interesse dei privati all'interesse collettivo; la seconda relativa alla concessione di azioni con titoli al portatore anziché nominativi per le Società che impiantano nuove industrie in Sicilia, e ciò per dare un avvio ad una sistemazione industriale prima assolutamente sconosciuta alla regione. L'Avv. Napoli riprendendo il concetto che l'urbanistica è una disciplina sociale e che suo scopo è quello di rendere migliori le condizioni di vita della collettività, insiste sulla necessità e sull'urgenza che le zone depresse abbiano un piano. Ribadisce l'urgenza dei piani che sono attesi fin dal 1942, dall'emanazione della legge urbanistica e che sono assolutamente indispensabili per coordinare non solo l'attività dei privati, ma, anche, la stessa attività delle Amministrazioni, per evitare i continui conflitti tra Amministrazioni Comunali e Amministrazioni dello Stato, e riafferma la necessità di risolvere

in modo serio e definitivo il problema mediante una legislazione adatta e l'istituzione di un organo apposito, ministero o sottosegretariato od alto commissariato, per regolare con unico indirizzo la disciplina urbanistica.

L'Ing. OLIVETTI ringraziando il Presidente della regione siciliana, pone in risalto la costante preoccupazione della realizzazione dei piani puntualizzata dall'on. Napoli. Rileva come la situazione urbanistica della Sicilia sia fondamentalmente diversa per l'esistenza di una regione costituzionale; il problema è quindi anzitutto di far sì che le nostre istituzioni amministrative stato, regione, provincia e comune possano servire alla loro forma istituzionale. Se i piani sono stati talvolta resi inoperanti non è stato tanto per la loro scarsa adesione alle condizioni ambientali, quanto soprattutto perché gli istituti giuridici e forse anche lo stato della sensibilità di tutto l'ambiente politico e sociale non hanno permesso la loro realizzazione. Assicura che le preoccupazioni e le sollecitazioni, espresse dai relatori, saranno tenute nella più viva considerazione dal Consiglio Direttivo dell'Istituto.

L'Ing. Graziani a proposito dell'intervento dell'Avv. Napoli ricorda come l'Istituto di Urbanistica attraverso il Congresso del 1950 si è chiaramente espresso sulla necessità di chiedere la formazione di un Alto Commissariato per l'Urbanistica o di un Ministero dell'Urbanistica. Rammenta che il voto per quanto portato a conoscenza del Governo non ha avuto seguito. Tuttavia ritiene che su questa strada il Consiglio Direttivo dell'Istituto continuerà ad agire per giungere alla attuazione dei voti del Congresso, raccomanda però che si evitino commissioni di studio o leggi speciali. Il Ministero dell'Urbanistica, l'Istituto di Urbanistica e i piani territoriali potrebbero risolvere completamente il problema.

L'Ing. MANFREDI propone un tema per il prossimo Congresso. Rilevato che l'origine della cattiva distribuzione delle industrie e dei loro difetti urbanistici è legata ai problemi dell'urbanesimo e quindi della disoccupazione latente nella campagna, ritiene che la trattazione del tema delle migrazioni interne sia fondamentale per la soluzione dei problemi dell'urbanistica industriale. Esaminare zona per zona le migrazioni interne, trovarne i motivi e le origini, consentirà di ricavare pure i mezzi di lotta, cosicché la discussione non sarà limitata agli effetti, ma risalirà alle cause del fenomeno stesso. Questo potrà essere il tema del prossimo Congresso.

Il PRESIDENTE ringrazia l'Ing. Manfredi e assicura che la proposta sarà portata al Consiglio Direttivo dell'Istituto.

Dopo una breve sospensione vien data lettura degli ordini del giorno presentati e si procede alle dichiarazioni di voto, agli emendamenti ed alla votazione.

Mozioni votate

MOZIONE 1ª

Il Convegno dell'Istituto Nazionale Urbanistica a chiusura dei suoi lavori svoltisi a Milano e nei principali centri industriali della Lombardia sul tema:

l'Urbanistica e l'Industria

nei giorni dal 20 al 23 settembre 1951:

— tenute presenti le considerazioni comuni alle diverse relazioni che hanno messo in evidenza le pregiudizievoli conseguenze di impianti industriali sorti, sviluppatisi e talvolta ingigantiti senza una visione unitaria urbanistica nei riguardi del carattere di ambienti vicini;

— tenuti presenti i riflessi di tali inconvenienti sia sulla produttività, sia sulle condizioni fisiche e psicologiche dei lavoratori, sia infine sulle possibilità di vita e di sviluppo di vaste zone circostanti,

fa voti

perché l'industria, volta per sua natura a risolvere problemi di organizzazione, cominci a considerare l'Urbanistica come valido aiuto per l'organizzazione dei suoi spazi, al fine del migliore insediamento umano a vantaggio della produzione e come guida per i riflessi che i suoi ordinamenti spaziali hanno coi piani regolatori e che pertanto non possono sottrarsi alla necessità di un coordinamento nel quadro delle conquiste dell'Urbanistica, come scienza e come arte e soprattutto perché possano rispondere alle esigenze spirituali dei lavoratori di ogni classe.

Auspica

norme legislative e provvidenze che apprestino all'Urbanistica i mezzi per intervenire con la maggiore efficacia nelle pianificazioni industriali.

Invita

la Presidenza dell'I.N.U. a volersi rendere interprete delle conclusioni del Convegno circa una auspicata collaborazione tra Industria ed Urbanistica, tanto presso le categorie interessate alla produzione industriale, quanto presso le Amministrazioni locali e centrali, responsabili di attività urbanistiche.

F.to: CARONIA
PICCINATO
FUSELLI
NAPOLI

Como, 23 settembre 1951.

MOZIONE 2ª

L'Istituto Nazionale Urbanistica, riunito in Convegno per lo studio dell'Urbanistica in relazione allo sviluppo industriale

— premesso che solo attraverso lo strumento giuridico dei piani territoriali di coordinamento possono essere risolti in modo unitario e coordinato i problemi di un equilibrato assetto generale, demografico ed economico;

— auspica che i Piani Territoriali che il Ministero intende avviare diventino al più presto una realtà viva, operante ed efficiente;

— pone fra i suoi compiti la divulgazione di questo concetto e, nelle more dello studio e dell'approvazione dei Piani Territoriali, ogni azione perché nuovi impianti, ricondizionamenti e decentramenti industriali siano studiati anche sotto il più vasto ed umano aspetto urbanistico,

fa voti

che l'Istituto Nazionale di Urbanistica, particolarmente qualificato per lo studio di tali problemi, sia chiamato a dare, nella delicata fase della impostazione e della formazione dei piani regionali, il più ampio e fattivo contributo, sia per l'opera dei singoli soci che a mezzo dei suoi organi statutari.

Como, 23 settembre 1951.

F.to: PICCINATO NATOLI
ASTENGO CERUTTI
DI GIOIA COLUMBO

MOZIONE 3ª

Il Convegno dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, tenutosi nei giorni 20-23 settembre 1951,

avendo discusso

il problema dei rapporti tra l'Urbanistica e lo sviluppo industriale ed economico-sociale in riferimento alle aree depresse, in particolare quella dell'Italia Meridionale ed Insulare;

preso atto

delle molteplici provvidenze ed iniziative della Pubblica Amministrazione in favore del Mezzogiorno d'Italia;

sottolinea

la necessità che si arrivi ad una legislazione che affronti in modo organico il problema dello sviluppo economico e sociale del Mezzogiorno, attraverso l'istituzione di appositi e differenziati organi dotati di tutti i poteri necessari per studiare, programmare ed eseguire il piano;

sottolinea comunque

la necessità che, sia negli auspicati organi, sia in quelli che già oggi copiano la loro attività in favore del Mezzogiorno, siano tenute presenti — attraverso la partecipazione di Enti di studio e di privati studiosi — le esigenze della pianificazione urbanistica.

F.to: NINO NOVACCO
LUDOVICO QUOLANI

Como, 23 settembre 1951.

MOZIONE 4ª

Il Convegno dell'Istituto Nazionale Urbanistica (20-23 settembre) sollecita la compilazione dell'elenco dei Comuni per cui deve essere obbligatoria la stesura del P. R. (v. Legge Urbanistica in vigore 1941) e sia indipendentemente dalle riforme allo studio per l'attuazione della legge stessa.

Si raccomanda inoltre che i concorsi relativi vengano banditi nel quadro completo di tutti i dati urbanistici necessari.

Como, 23 settembre 1951.

F.to: GUSTAVO LATIS
LUIGI ORIGONI

Le mozioni sono state trasmesse al Ministro dei Lavori Pubblici, dell'Industria e del Commercio.

In merito alle stesse ci è finora pervenuta la seguente lettera del Ministro Aldisio:

Ho ricevuto i voti conclusivi del Convegno annuale di Urbanistica tenuto a Milano nello scorso mese di settembre, e nel ringraziare per la cortese attenzione tengo ad assicurare cotesto Istituto che, per quanto di mia competenza, terrò nel massimo conto le proposte formulate con detti voti.

Con i più distinti saluti.

IL MINISTRO
F.to Salvatore Aldisio

LA COLONIZZAZIONE DEL NORD AMERICA

di E. A. Gutkind

L'insediamento urbano nel Nordamerica è un fatto recente e grandioso che copre non più di tre secoli ed è opera di appena una decina di generazioni.

L'Autore traccia le linee fondamentali della colonizzazione, che, partendo dai più antichi insediamenti costieri, faticosamente si addentra nel vasto continente, fino a creare integralmente, in breve volgere di decenni, una nuova struttura urbana e sociale.



Fig. 1 - I tre viaggi di Colombo, Caboto e Verrazzano sotto l'influenza della colonizzazione spagnola, inglese e francese del continente Nord-americano.

Stati Uniti d'America

Il primo stadio dell'insediamento della popolazione negli Stati Uniti d'America è praticamente limitato alla zona costiera. Verso la metà del secolo diciassettesimo la frontiera della zona abitata comincia ad avanzare verso l'interno, suscitando violenti scontri con gli indiani. La struttura degli insediamenti in queste regioni dell'interno differisce perciò da quella della regione costiera. Nel 1694, le «towns» venivano costruite come posti di frontiera nella baia del Massachusetts, in Virginia, e lungo il confine occidentale (1675). Il Governo esercitava maggiore influenza sulle primitive cittadine di frontiera, più che sui successivi abitati e le zone di colonizzazione, che andavano estendendosi sempre più, rimasero a lungo dominio dell'indipendente iniziativa dei pionieri. Nel primo periodo le colonie della New England sono più o meno unità individuali a sé stanti, senza frontiere comuni. Solo in seguito vengono fissate le frontiere settentrionale e meridionale, e prende forma una più omogenea struttura. Quanto più procede il consolidamento della colonizzazione nella fascia costiera, tanto più si sviluppa un deciso contrasto tra colonie urbane e colonie rurali. Le vaste radure, che gli indiani avevano aperto nelle foreste per loro uso, furono occupate dai pionieri, ma quanto più essi penetravano nell'interno, tanto più i singoli gruppi di colonizzatori europei si trovavano isolati l'uno dall'altro, e si rendevano difficili

le loro comunicazioni con la costa. Non v'era ancora una pubblica organizzazione cooperativistica per la costruzione di strade, e di conseguenza la migrazione verso ovest e l'estendersi della colonizzazione si arrestarono ai monti Appalchiani, mentre il traffico nord-sud aumentava: l'hinterland della Virginia occidentale e della Carolina del Nord e del Sud, accolsero colonizzatori dalla Pennsylvania e dalle colonie settentrionali. A poco a poco le correnti finora separate dei colonizzatori attirati dalle terre vergini oltre gli Appalchiani si fusero in una sola: dopo che fu raggiunto un certo consolidamento nell'ampia e aperta piana costiera, specialmente nelle sue regioni meridionali, la migrazione si volse verso ovest e penetrò negli Appalchiani. Nella zona montuosa il movimento procedette più che altro parallelamente al sistema montano risultandone una più complessa struttura demografica: singoli gruppi di colonizzatori, talvolta abbastanza omogenei, partiti dalle terre aperte della zona costiera puntando verso ovest, si mescolarono con altri gruppi, quanto più la barriera montuosa, con i suoi pochi passi, imponeva un movimento nord-sud.

D'altra parte la struttura della popolazione si andava sempre più differenziando. Il contrasto fra le condizioni di vita dei pionieri e quella della popolazione già insediata si accrebbe. La popolazione più ricca rimaneva nella zona costiera, poichè la vita alla frontiera in movimento, lontana

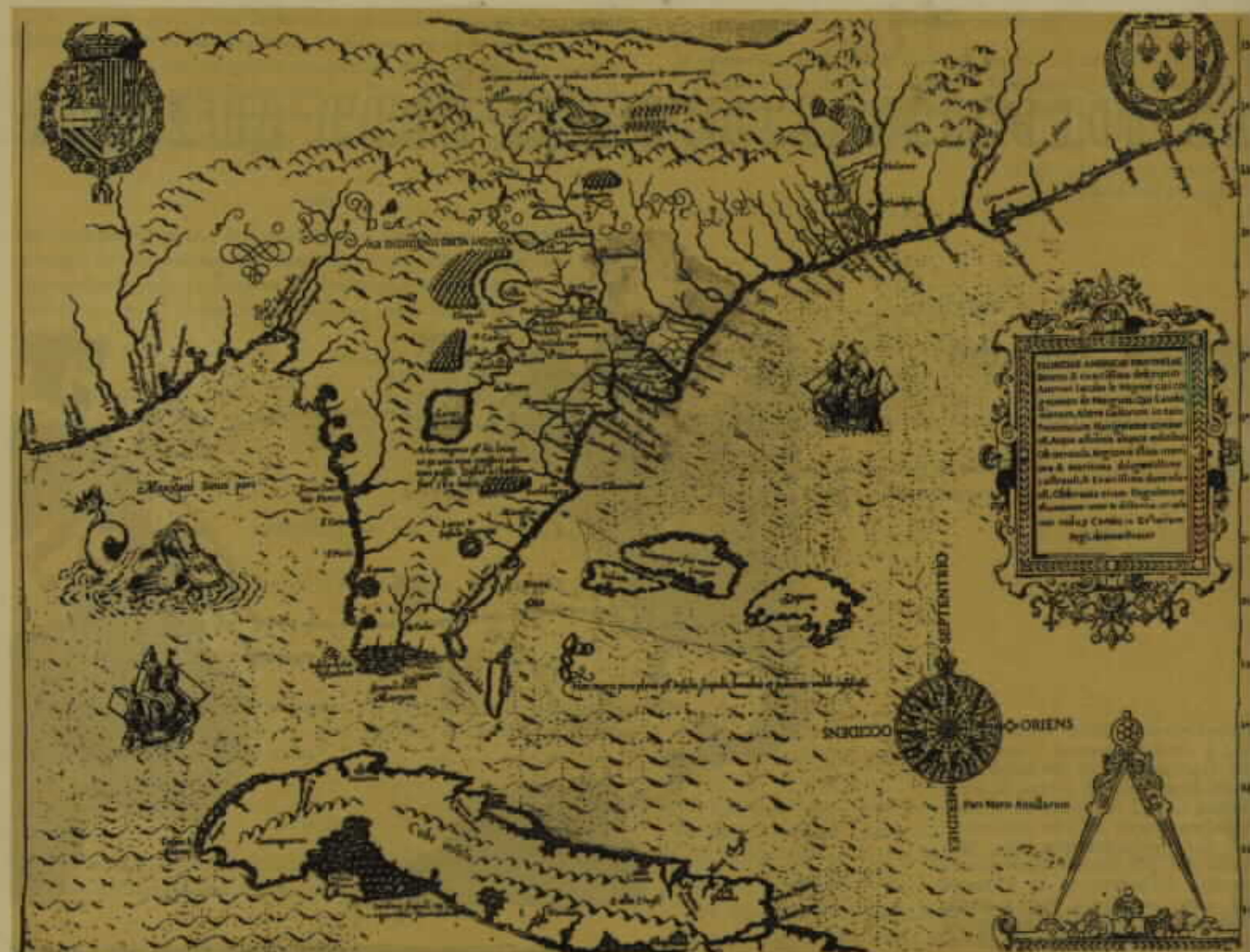


Fig. 2 - La carta Le Meyne, pubblicata nel 1591 a Francoforte sul Meno. Essa è servita di base per la successiva cartografia del continente nord-americano.

dai vantaggi della civiltà, era troppo dura e troppo poco attraente. L'isolamento delle zone di frontiera attirava più che altro gente priva di mezzi. Nella *Descrizione del clima e del suolo degli Stati Uniti d'America* di C. F. Volney, pubblicata nel 1804, leggiamo: «Gli abitanti della costa atlantica chiamano questa regione la Back Country, denotando così il loro atteggiamento morale, costantemente rivolto verso l'Europa, culla e fuoco di ogni loro interesse». Le differenze sociali, e anche nazionali, avevano una parte importante nel progressivo stratificarsi della popolazione. Inoltre nella zona di frontiera si sviluppavano gruppi professionali di diverso carattere. Sul principio questi gruppi di pionieri erano principalmente cacciatori e mercanti di pellicce; in seguito tra questi elementi di frontiera vengono reclutati i coltivatori. Inizialmente l'agricoltura è primitiva, seguendo spesso i metodi di coltivazione degli indiani, benché l'aratro e gli animali domestici facciano parte integrante dell'attrezzatura dei pionieri. I nuovi venuti estendono l'area di colonizzazione. Il prezzo della terra e le tasse aumentano, e il numero dei colonizzatori stabili si accresce, a differenza di quanto era accaduto per i primi pionieri che avevano mantenuto per un tempo abbastanza lungo la loro originale mobilità. La speculazione fondiaria porta a una divisione del paese e alla fissazione di confini privati secondo la legge civile esistente.

Dopo aver sormontato l'ostacolo degli Appalchiani i colonizzatori si affacciano nella regione dell'Ohio. Le loro colonie avanzate e isolate perdono contatto con la zona di

frontiera. Le comunicazioni con l'interno si fanno sempre più difficili, sorge la necessità di nuove linee di comunicazione: i fiumi Ohio e Mississippi indicano la strada verso il Sud, verso New Orleans. Questo sviluppo e il progresso verso le colonie spagnole aumentano la tensione tra queste nuove regioni e le vecchie, già colonizzate, lungo la costa. Verso la fine del sec. XVII la colonizzazione si era estesa lungo l'Ohio fino alla foce del fiume Cumberland, e quindi lungo il Mississippi: la parte settentrionale comprendeva grosso modo la parte occidentale dell'attuale stato dell'Illinois, mentre l'altra si estendeva lungo le rive del Mississippi per un centinaio di miglia tra la linea di demarcazione spagnola e il delta del fiume Yazoo. La lunghezza dei fiumi navigabili contribuì considerevolmente ad una distribuzione relativamente più uniforme della popolazione rurale, e questo fatto a sua volta portò allo sviluppo di centri urbani come Nashville, per non citare che un esempio, che sorsero agli incroci delle strade lungo i fiumi Tennessee e Cumberland e quelle che attraversavano la catena del Cumberland.

Gli indiani vennero spinti indietro verso ovest. I territori loro riservati vennero confinati in una terra di nessuno tra le zone di colonizzazione francese e inglese. Nuovi compiti esigevano nuove soluzioni: il paese doveva essere organizzato come unità amministrativa, e la divisione della terra posta su basi razionali. Nel 1774 il Quebec Act provide a fissare le frontiere e a regolare la divisione amministrativa della terra. Nel 1789 la Ohio Ordinance fissava la



Fig. 3. sopra: Oro-idrografia degli Stati Uniti d'America.

Fig. 4. sotto: Estensione delle Foreste negli Stati Uniti d'America. Nelle carte del 1620 e 1926 ogni punto rappresenta 10 km.



1620



1850



1926



1930

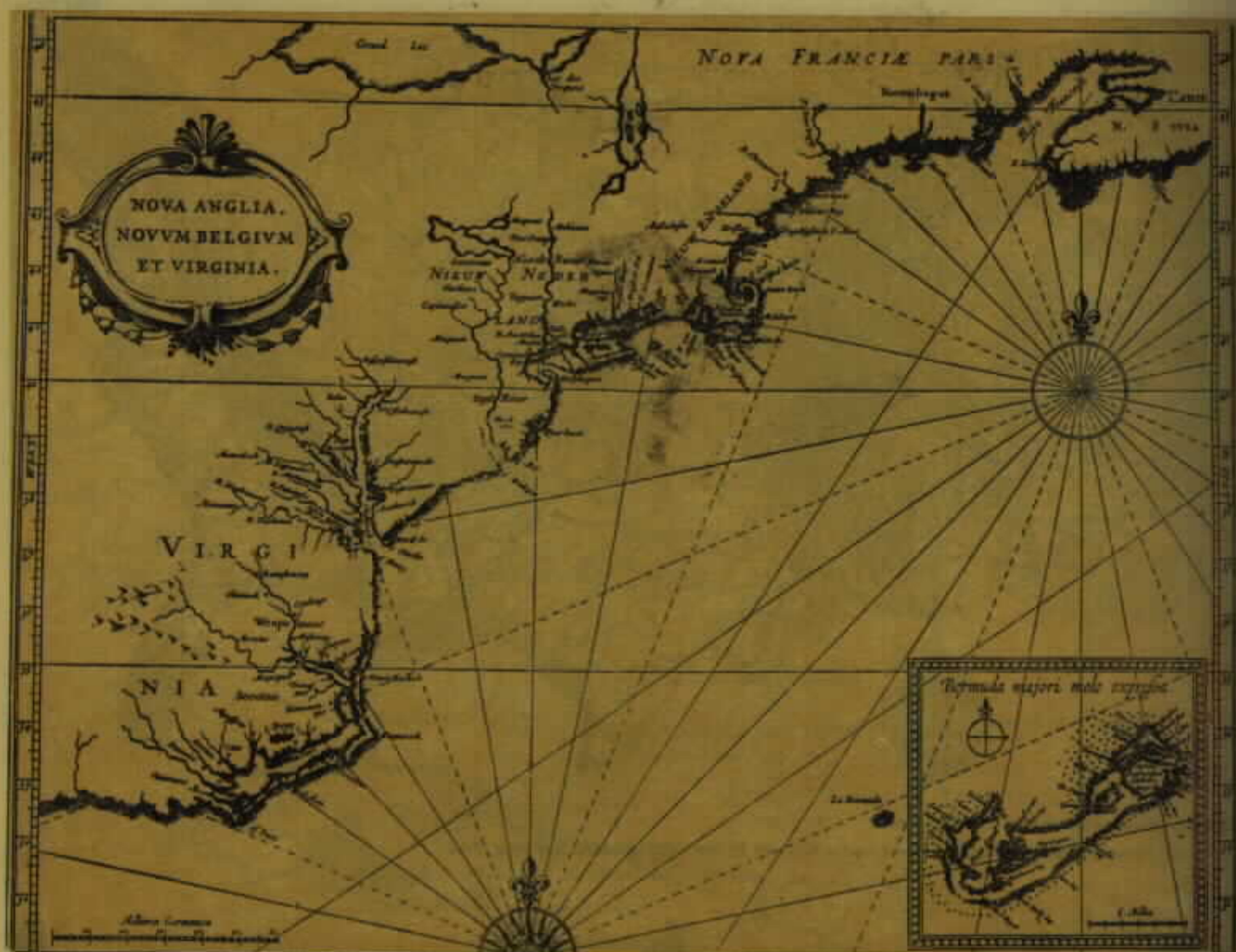


Fig. 3 - La carta De Lout, edita a Leyda nel 1650, con indicati gli insediamenti costieri dell'epoca dalla Virginia alla Nuova Scozia.

frontiera tra l'Ohio e l'Indiana, che, a differenza della precedente linea di confine che seguiva in parte il corso di lineamenti naturali, come gli Appalacchiani, correva ora lungo le linee immaginarie dei meridiani. È interessante confrontare il consiglio che Francis Barnard, Governatore della colonia del Massachusetts nel 1764, diede al Presidente Jefferson (egli scriveva: «Per sistemare i Governi Americani sarà necessario ridurre il numero... e in generale dividerli con confini naturali anziché con linee immaginarie») con l'opinione che il Presidente stesso aveva in proposito: «Io credo», scrisse a Madison nel 1784, «che il territorio dovrà essere diviso facendo passare un meridiano attraverso la... foce del Gr. Kanhaway dall'Ohio al lago Erie, un altro attraverso le rapide dell'Ohio, da questo fiume al Michigan, e attraversandoli con paralleli di latitudine 37°, 39°, 41°, ecc., assegnando quindi, a ciascuno stato un'estensione di 2° da nord a sud». Il risultato di questo rifiuto a utilizzare i confini naturali per la delimitazione degli stati fu che in molti casi gli stati non costituirono unità regionali nel vero senso della parola, ma semplici, arbitrarie entità amministrative. La Tennessee Valley Authority è il più eloquente esempio di questo antico errore: essa comprende una vera regione basata sull'entità degli elementi naturali e include porzioni di sette stati. Un tardivo rimedio il cui grande successo prova anche troppo bene la sterilità di soluzioni puramente amministrative.

La prova che la necessità di una struttura regionale era riconosciuta anche dai primi colonizzatori è nella richiesta di La Salle del 1682, nella quale si reclamava per Luigi XIV, il possesso dell'intero bacino del Mississippi, dagli Appalacchiani fino alle Cordigliere ancora sconosciute.

La seconda fase della colonizzazione del vasto continente cominciò quando fu raggiunto il Mississippi. Nelle regioni aride non v'erano più fiumi né foreste sui quali poter stabilire colonie. Un temporaneo arresto nel diffondersi della colonizzazione fu inevitabile, e fu stabilita una frontiera di fortini di oltre mille chilometri. I coltivatori furono i primi ad arrestarsi al confine naturale della regione secca, che rimase per loro una sorta di terra di nessuno finché l'irrigazione e le ferrovie non vennero in soccorso, il che non avvenne, tuttavia, che negli ultimi decenni del sec. XIX. Ma i cacciatori e i mercanti di pellicce si spinsero oltre, e a poco a poco, tra le zone agricole retrostanti e le regioni di caccia avanzate, si sviluppò un'ampia zona di pascoli. I problemi della terra in queste diverse condizioni necessitavano quindi soluzioni diverse. La formazione di vaste unità territoriali divenne una necessità; piccoli lotti di circa centosessanta acri, erano inutili. Le difficoltà d'irrigazione aumentavano. Il primo risultato di queste modificate condizioni fu la necessità di costruire comunicazioni Est-Ovest, il che esercitò una durevole influenza sulla struttura politica, sociale ed economica degli Stati Uniti. La costruzione



Fig. 4, sopra: Gli insediamenti coloniali inglesi a "la fine" del XVII secolo. In nero: le piantagioni; in rosso: gli insediamenti urbani. Con tratto e punto è indicata la linea pedemontana alla base dei Monti Appalachi.

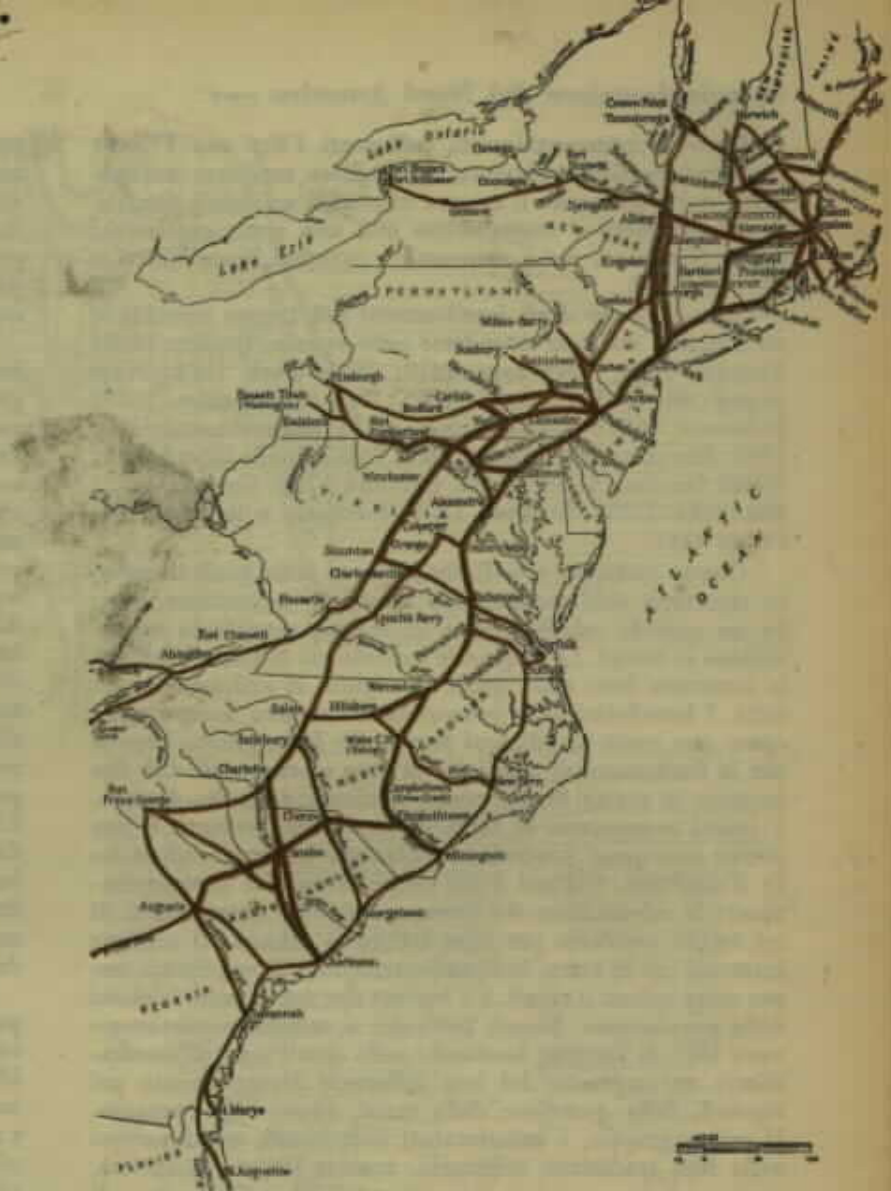


Fig. 7, a destra: La carta delle colonie inglesi all'inizio del 1700 con indicati in nero, gli insediamenti e le divisioni dei primi Stati, e in rosso le strade principali e secondarie.

Fig. 8 - Ubicazione dei principali insediamenti urbani e loro sviluppo demografico dal 1660 al 1750.



1660

1700

1750

di ferrovie intercontinentali colleganti l'Est con l'Ovest contribuì considerevolmente a conciliare tendenze antagonistiche e a prevenire il sorgere di confini artificiali. Ondate di colonizzatori si susseguirono con una certa regolarità; prima i pionieri, poi i mercanti, i cittadini, i capitalisti e gli industriali.

La successione degli insediamenti nel tempo coincide a un dipresso col loro estendersi nello spazio. Quebec 1608; Virginia 1610; Terranova 1610; New York 1614; New Jersey 1614; Plymouth 1620; New Hampshire 1620; Delaware 1627; Pennsylvania 1627; Massachusetts Bay 1628; Maryland 1633; Connecticut 1635; Rhode Island 1635; South Carolina 1669; North Carolina 1728; Georgia 1732; Kentucky 1733; Vermont 1764; territorio a nord-est dell'Ohio 1787.

Questo sviluppo pose le fondamenta sulle quali si eresse la struttura dell'insediamento quale la conosciamo oggi. In un periodo relativamente breve una gigantesca realizzazione si compì. Le originarie concessioni di terre fornirono la struttura base sulla quale in seguito si svilupparono le città. I beneficiari delle concessioni avrebbero dovuto agire come una sorta di fiduciari fino a che fosse giunta l'epoca per la fondazione di comunità urbane e semirurali. Ciò che accadde in realtà fu purtroppo qualcosa di molto diverso. I coloni occuparono la terra di loro libera volontà e ben presto una quasi generale speculazione in beni fondiari ne fu il risultato. Già nel 1785 venne introdotta sistematicamente la misurazione del terreno, e furono fissate unità di sei miglia quadrate per ogni territorio urbano. Il comune interesse per la terra, indipendentemente dal suo futuro uso per scopi urbani o rurali, è il legame che univa tutte le classi della popolazione. Singoli individui e società acquistavano vasti lotti di terreno, lasciando nella struttura dell'insediamento un'impronta del loro differente atteggiamento nei riguardi della questione della terra, ancor oggi operante. Il primo gruppo, i colonizzatori individuali, continuarono nella loro tradizione originaria, mentre l'altro, le società, aggiunsero una nota nuova, più artificiale, all'apertura di nuove regioni. Ma entrambi i gruppi avevano in comune il desiderio di rendersi indipendenti dalla tutela della monarchia, e di avere un più forte autogoverno. Essi cercavano anche, fino a un certo grado, di vivere conformemente ai loro ideali di dignità umana e di fede religiosa. Le colonie che continuavano la tradizione della madre patria dei colonizzatori hanno per lo più un'ampia strada urbana fiancheggiata da ambo i lati da case. Gli interessi dell'agricoltura hanno una parte importante nella scelta del luogo adatto: per le praterie erano necessarie bassure; per i campi, terreni più alti; per i pascoli terreni collinosi; acqua per i mulini e i bacini; boschi per il materiale da costruzione. Ogni colonizzatore riceveva un dato numero di aceri: la Massachusetts Bay Company, per esempio, dava duecento aceri ciascuno per cinquanta dollari. Per quanto possibile, a tutti veniva dato qualche lotto di ogni categoria di terra, e a ciascuno era anche concessa una quota in quelle parti che erano riservate all'uso comune. Per circa due secoli la terra disponibile nella New England rimase parzialmente inoccupata. Molte delle zone più distanti furono scelte come sedi per nuove città, e furono poi separate amministrativamente dalle città principali con ordinanze della General Court. Si giudicava se il luogo era adatto per un centro abitato e quante famiglie si potevano alloggiare entro i suoi limiti. Un comitato agiva come fiduciario durante il periodo della costruzione e fino a che la comunità era matura per l'autogoverno. Furono presentate molte domande per colonie di tal genere, accompagnate da rapporti dettagliati. Nei *Worcester Proprietary Records* troviamo per esempio la seguente risposta: « Ci sembra vi sia prato sufficiente per una piccola colonia o cittadina di circa trenta famiglie... noi (riteniamo) conveniente che l'onorevole Corte si compiaccia di riservarlo per una cittadina convenientemente situata e fornita di acqua, stagni (e) ruscelli ». In tutti questi casi la

terra era distribuita in lotti abbastanza vasti. Le prime comunità erano piccole, e il loro isolamento, la loro amministrazione primitiva e le loro idee e ideali puritani sono tipici di questo periodo. Esse furono fondate senza una lunga preparazione e senza una precedente procedura formale, e per lo meno in linea di principio, prevalse la tendenza di subordinare i diritti dell'individuo ai diritti della comunità.

Il contrasto tra la frontiera orientale e quella occidentale creava tensioni che erano il risultato di diverse condizioni geografiche, politiche, ed economico-sociali. Tali tensioni esercitarono un'influenza particolarmente dinamica sul progresso e sul corso dell'insediamento, poichè, specialmente nelle zone di frontiera, v'erano forze espansive assai vive che avevano profonda ripercussione sulla struttura dell'insediamento stesso. Era qui che i «fondamentali diritti dell'uomo» erano sperimentati nella realtà della vita quotidiana. La colonizzazione del continente da oceano a oceano fu opera di pionieri sostenuti dalla forza di crescenti interessi comuni; furono essi a dotarlo di mezzi di comunicazione, di fabbriche, di città ed edifici d'ogni genere. La forza motrice di questo tumultuoso sviluppo fu la consapevolezza dell'esistenza di illimitate possibilità, e la capacità di pensare e agire senza restrizioni. La penetrazione di vaste aree del continente procedette su terreno vergine, e con sconfinata energia. L'ubicazione e la distribuzione di colonie urbane e rurali devono essere considerate alla luce di questa esplosiva rivoluzione dell'ambiente. Ma oggi anche gli Stati Uniti devono fronteggiare gli stessi problemi di quasi tutti gli altri paesi; una ridistribuzione della popolazione e dell'industria e un decentramento delle sue città sovrapopolate.

Infatti la situazione delle comunità urbane, che si svilupparono dalle primitive colonie e che in molti casi hanno ora raggiunto dimensioni enormi, è anzitutto il risultato delle idee prevalenti all'epoca della loro fondazione. Benchè nel corso dei decenni successivi si fosse verificata una certa «selezione naturale», ciò ebbe solo rarissimamente qualche effetto circa un cambiamento dell'ubicazione delle comunità urbane. Questi cambiamenti influirono piuttosto sul tempo dello sviluppo, sia ritardando la crescita di alcune località che arrestando definitivamente la loro esistenza, o accelerandone incredibilmente lo sviluppo. Un completo abbandono di un centro urbano non si è mai verificato. Peraltro per i centri rurali le cose andarono diversamente: l'estendersi delle città assorbì molti centri rurali nella loro orbita e cambiò in tal modo, fondamentalmente, la loro struttura sociale ed economica.

A tal proposito le osservazioni del famoso geografo Friedrich Ratzel, espresse in *Staetle und Kulturbilder aus Nordamerika*, nel 1876, sono di particolare interesse: « La popolazione degli Stati del Sud era in origine esclusivamente agricola. La regione era vasta e povera di comunicazioni. Perciò gli abitanti scelsero come capitali più che altro posti che si distinguevano più per la posizione centrale e forse strategica che per i vantaggi, che in altri casi contribuirono allo sviluppo delle città in questo paese. La conseguenza è che le capitali politiche sono, senza eccezione, poco importanti in confronto ai centri commerciali che si svilupparono in seguito. Nella Carolina del Nord Wilmington è più grande della capitale Raleigh; così, nella Carolina del Sud Charleston, e nella Georgia Savannah e Augusta, sono più grandi delle capitali Columbia e Atlanta. In Georgia Milledgeville, prima della guerra una cittadina di circa tremila abitanti, era la capitale. La capitale politica della Florida, Tallahassee, è cinque volte più piccola della capitale commerciale Jacksonville. Qualcosa di simile si verifica nell'Ovest, ed è fattore di indubbia importanza per conciliare gli interessi spesso contrastanti degli agricoltori e dei mercanti. È più che naturale che l'enorme progresso commerciale del Sud, stimoli, per mezzo di questo semplice contrasto, il sorgere di nuovi elementi. Per esempio, nella Carolina del Sud la capitale, Columbia, è già considerata un centro industriale predestinato a questo ruolo dalle sue

Sistemi di lottizzazione del demanio pubblico.

Fig. 9
CITTÀ COLONIALE: WETHERSFIELD, CONNECTICUT, 1642.

Pianta di un villaggio dell'epoca coloniale fondata e lottizzata nel 1635-1639, divisa in 3 zone principali: il villaggio propriamente detto; i lotti di piccola e media grandezza; e gli appezzamenti grandi, il quadrato al centro del villaggio rappresenta la chiesa; il triangolo bianco all'estremità N del villaggio, sul fiume, è il « commons » e « green ». Gli appezzamenti di terreno coltivabile (lunghezza a 3 miglia) sono adibiti a cultura, pascolo e bosco. Tutta la disposizione del villaggio quanto il sistema di lottizzazione derivano ancora direttamente dalle tradizioni medievali inglesi.

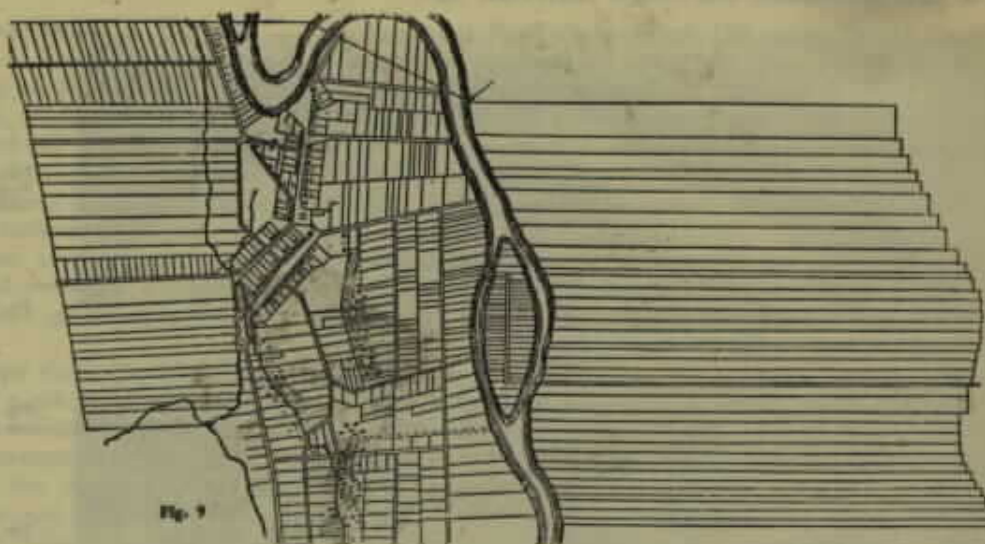


Fig. 10
LOTTIZZAZIONE DI DORCHESTER, MASSACHUSETTS, 1648.

Tipica lottizzazione del primo periodo coloniale nel New England. I lotti irregolari di destra corrispondono a concessioni anteriori al 1660; l'appezzamento designato « church lands » era adibito all'uso e al sostentamento dei ministri della chiesa. I nuovi lotti furono assegnati agli abitanti di Dorchester che possedevano terreni nella prima divisione della città, in proporzione ai contributi versati alla compagnia e all'ammontare dell'impendibile di ognuno dei proprietari; le superfici dei lotti variano quindi da 4 a 128 ettari.

Le bande a sinistra, si noti il « commons ».

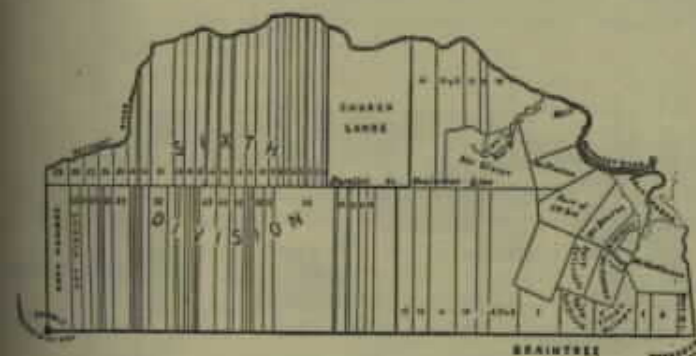


Fig. 11



Fig. 11
LOTTIZZAZIONE DI MEREDITH, NEW HAMPSHIRE, 1770.

Tipica pianta di città del tardo periodo coloniale. Da notare la regolarità della suddivisione che si avvicina al reticolato ortogonale dell'epoca seguente; nella divisione di sinistra la presenza della piazza centrale (recter square); l'assegnazione di alcuni lotti centrali ai ministri ed ai vicari della chiesa ed alla scuola; la presenza di alcuni proprietari corporati in compagnia; infine il resto del « commons » medioevale (25 ettari e 50). Appezzamenti da 48-50 ettari.

Fig. 12

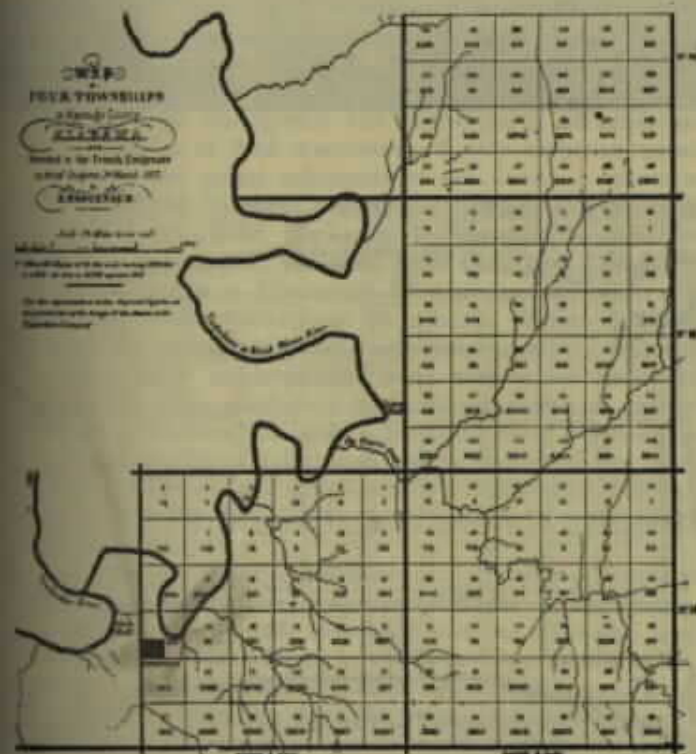
Fig. 12 e 13
SISTEMI DI SUDDIVISIONE DEL DEMANIO PUBBLICO, DAL 1796.

Salvo pochissime eccezioni, dal 1785 in poi tutte le terre del demanio pubblico degli U.S.A. sono state divise mediante una maglia ortogonale orientata secondo i punti cardinali. Le unità « townships » sono quadrati di 36 miglia di lato, divise in 36 sezioni di 1 miglio quadrato ciascuna. Ogni sezione è divisa a sua volta in 1/2, 1/4, 1/8 e 1/16, questi ultimi in 40 acri di superficie (16 ettari).

Per l'identificazione dei « townships », questi sono riferiti a un sistema di coordinate ortogonali basato su un parallelo principale e sullo « zero » e un meridiano principale. La latitudine designa il « township », la longitudine il « range ».

Per la numerazione dei lotti vedi figura 13.

La figura 12 mostra un esempio di applicazione del sistema usato nella lottizzazione di quattro « townships » nel Maricao County, Alabama (1817).



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Fig. 13

Fig. 13

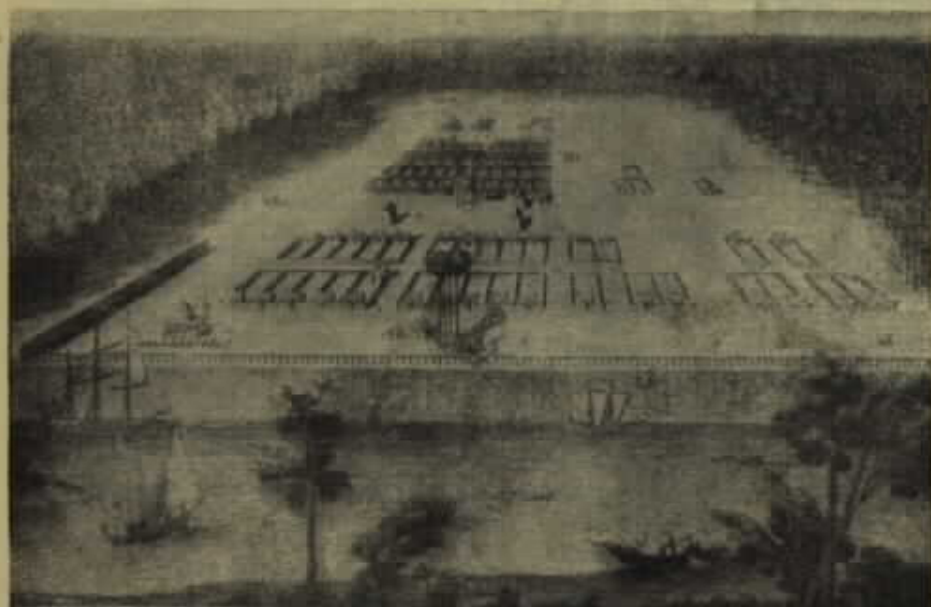


Fig. 14 - Savannah, oggi la seconda città della Georgia in ordine di grandezza, vista da un'incisione dell'epoca, poco dopo la sua fondazione nel 1733.

Fig. 15 - Pianta della città di New York nel 1776.

Fig. 16 - Il porto di New York al principio del XVIII secolo, da una stampa dell'epoca.

Fig. 17 - Pianta della città di Washington nel 1791.

Fig. 18 - Pianta di New Orleans nel 1805.



ricchezze idriche e dalle comunicazioni. Anche in Virginia vi sono forti tendenze per trasferire la sede del governo dalla vecchia capitale di Richmond ad un luogo più vicino al centro dello stato. Nulla è stabile, nemmeno per brevi periodi, e se si prendono come unità di misura storica sviluppi a lungo termine, divengono chiaramente visibili i più profondi cambiamenti. Vediamo allora come città che sembravano costruite per l'eternità cadono in rovina, o come altre, che per passate generazioni erano il centro di importanti attività, declinano a luoghi secondari e remoti, o come si sviluppano nuove città dove prima esistevano soltanto piccoli villaggi.

L'urbanizzazione massima si sviluppa dove la pressione dell'immigrazione europea è più forte e più diretta, vale a dire sulla costa atlantica. Questa zona è simile a un grande filtro nel quale molti nuovi venuti rimangono presi, e che permette alle correnti d'immigranti che vogliono proseguire di fluire soltanto attraverso alcuni buchi e verso alcune direzioni. La parte meridionale della piana costiera atlantica offre un più naturale spazio per l'insediamento, in quanto la regione costiera della Carolina raggiunge un'ampiezza di oltre duecentocinquanta miglia, in contrasto con la New England in cui esso è soltanto tra le 50 e le 80 miglia. Inoltre, nelle parti settentrionali della piana costiera considerevoli depositi di ciottoli, risultanti dal periodo glaciale, dovevano essere rimossi prima di poter iniziare la coltivazione; per contro il suolo rimaneva fertile per un periodo più lungo senza pericolo di esaurimento. La mentalità e l'attività dei colonizzatori nel Nord sono influenzate, particolarmente nel primo periodo, dalla limitata estensione della regione. Ciò può aver prodotto una più forte inclinazione a fissarsi stabilmente nei luoghi della loro prima scelta, al loro arrivo.

Altre ragioni di questo fatto sono l'abbondanza di acque pescose, di foreste, e di eccellenti approdi naturali. Tutto ciò produce un forte attaccamento a questa parte della costa e per conseguenza una più forte concentrazione d'immigranti. Nel Sud la situazione era diversa: le piantagioni di tabacco del periodo iniziale richiedevano terreno vergine e vaste estensioni. I campi furono presto esauriti poiché lo sfruttamento primitivo degli indiani venne ereditato dagli immigranti. Dopo tre anni di coltivazione a tabacco fu seminato il grano. Il risultato di questa rotazione di culture fu una rapida estensione delle aree coltivate a tabacco. Si resero necessari nuovi disboscamenti, e le colonie avanzarono verso l'interno. Il numero degli abitanti dell'intera Virginia nel 1685 raggiungeva appena quello di un distretto di Londra, benché le piantagioni controllate da questa scarsa popolazione coprissero un'area enorme. La concentrazione degli immigranti nel Nord portò all'urbanizzazione, mentre il Sud manteneva il suo carattere rurale.

La vita dei primi colonizzatori era dura; è un errore credere ch'essi avessero soltanto da stendere le mani per ritrarle colme delle ricchezze del continente. Era vero piuttosto il contrario. Gli affari delle Chartered Companies, e delle London e Plymouth Companies, ch'erano state incaricate della fondazione di colonie, furono piuttosto cattivi, nel periodo iniziale. I colonizzatori dovevano essere assistiti dalla madrepatria, non avendo né sufficiente conoscenza delle condizioni locali né esperienza di organizzazione economica. Bisognava trovare i modi e i mezzi per conciliare le libertà individuali con la rigida politica monopolistica delle società commerciali, e l'iniziativa personale con le necessità di un'agricoltura, almeno in certa misura, collettivistica.

Gli interessi diretti della Corona Britannica si fecero più rilevanti e, una volta raggiunto uno stadio soddisfacente di autosufficienza agricola, le colonie costiere divennero centri commerciali di considerevole attività. Il commercio con la madrepatria dominò l'economia dei primi tempi, poiché l'unilaterale struttura agricola rese necessaria l'importazione di prodotti finiti. Comunque, il periodo agricolo fu

più breve nel Nord che nel Sud. Ciò spiega perché i centri industriali e commerciali siano più numerosi nel Nord. La rivoluzione portò a una maggiore indipendenza dalla ex madrepatria e alla nascita di industrie locali che prosperarono particolarmente nelle zone in cui la diffusione dell'agricoltura era limitata dalla mancanza di zone sufficientemente vaste e adatte. E questo era il caso delle regioni nord-orientali degli U. S. A.

«Ecco dunque una terra priva di qualunque attrattiva, di qualunque vantaggio che favorisse uno sviluppo interno. Non strade pianeggianti, non linee navigabili, non ricchezze minerarie, nessuna straordinaria fertilità, condussero i primi colonizzatori verso l'interno. Al contrario, la miglior terra coltivabile, il clima più mite, le stesse possibilità di commercio con altre colonie e con la madrepatria, si combinavano per trattenerli alla costa. E tuttavia, in gran parte a causa di una certa risolutezza di carattere, rafforzata dall'intensità delle loro convinzioni religiose e da una certa predisposizione alla disciplina e all'organizzazione sociale, che si erano portati dietro dalla madrepatria, essi seguirono un sistema di sviluppo economico quasi completamente adeguato al loro ambiente geografico».

«Per i primi anni, la scarsa, miserevole popolazione delle colonie di Plymouth, di Cape Cod Bay, aveva abbastanza da fare per trovare un ricovero, per imparare le possibilità della coltivazione del granturco, e per integrare le sue magre riserve di viveri col pesce delle coste circostanti. Ben presto essa imparò dagli indiani a trarre il proprio sostentamento dalla coltivazione del terreno, e una parte di essi divennero pescatori e uomini di mare. Ciò portò le conseguenze comuni a tante popolazioni costiere. I pescatori avevano bisogno di barche. La foresta vergine si estendeva fino al porto. I prodotti della pesca costituivano un bene scambiabile nelle colonie del Sud, nelle Indie occidentali, e perfino nell'Europa meridionale. I colonizzatori perciò divennero pescatori, costruttori di barche, e mercanti... Nel 1634, nel Massachusetts, c'erano quattromila abitanti disseminati in colonie costiere tra Cape Ann e Plymouth... Da Narragansett Sound alla valle del Connecticut il passo era breve. Qui gli olandesi avevano eretto una stazione di cacciatori di pellicce a quarantacinque miglia a monte del fiume, e all'estremità del tratto navigabile... per l'agricoltura questa è la vallata più favorevole della New England, e ben presto dalle colonie orientali vi fu una costante migrazione verso questa fertile pianura» (1).

New Amsterdam, l'attuale New York, fu fondata nel 1623. Le case delle prime trenta famiglie occuparono la punta meridionale di Manhattan. I principali vantaggi di questo luogo erano un buon porto naturale, e una posizione relativamente centrale rispetto al retroterra e alla costa. È il punto terminale della strada da Oswego sul lago Ontario ad Albany, e oltre, al di là del fiume Hudson, e anche della linea dal San Lorenzo ad Albany via lago Champlain. Peraltro, questa strada naturale verso l'interno, nel sec. XVII non era molto usata. Come abbiamo visto, le prime colonie erano limitate alla zona costiera. Albany fu all'inizio una stazione per il commercio delle pellicce (Fort Nassau, in seguito Fort Orange) e la sua favorevole posizione all'incrocio di importanti strade non ebbe immediata conseguenza. Inoltre, l'immediato retroterra di New York non era adatto all'agricoltura ad eccezione d'una stretta fascia lungo l'Hudson fino ad Albany. Vaste terre coltivabili si trovavano invece nella vallata del Mohawk e in direzione dei Grandi Laghi. Ma qui l'agricoltura era estremamente difficile poiché questa parte del paese era abitata da potenti tribù indiane. Tutte queste ragioni rendevano le strade verso l'interno piuttosto problematiche. Più a sud, fino a Delaware Bay, la costa non era favorevole all'insediamento a causa delle grandi paludi. Le colonie si limitavano ad una zona tra l'attuale Trenton e la foce del Brandywine Creek, anche perché i fiumi Delaware e Schuylkill attraversano la linea delle cascate che segna il confine tra la piana costiera

La colonizzazione del Nord America (segue)

e la zona montuosa degli Appalachi, rispettivamente sopra Trenton e Philadelphia. In *A short account of the first settlement of the Provinces of Virginia, Maryland, New York, New Jersey, and Pennsylvania by the English*, pubblicato nel 1735 si legge: «Gli svedesi sono i primi europei che fondarono colonie su ambo le rive del fiume Delaware, alle quali diedero il nome di Nuova Svezia. Quivi essi costruirono diversi forti e città, in particolare Fort Elsenburgh, nome ch'esso ancora conserva; Fort Casimir, in seguito chiamato New Amstel dagli olandesi, e ora New Castle dagli inglesi; Fort Christian, che conserva ancora questo nome; e inoltre le città e le colonie di Gothenburgh, Finland, Meulendal, ecc. Ma gli olandesi avevano esteso le loro colonie su entrambe le rive del fiume Hudson, non soltanto fino a Fort Orange, ora chiamato New Albany, o Fort Albany, ma fino al fiume Delaware, erigendo un forte sulla sua riva, cui diedero il nome di Fort Nassau».

Philadelphia, fondata nel 1682 secondo un piano chiaramente stabilito, sulla stretta lingua di terra tra i fiumi Schuylkill e Delaware, diventò il porto della Pennsylvania superando ben presto gli altri porti. Le colonie costiere tra l'Hudson e il Delaware costituiscono il legame che collega la New England e le località più a sud, nella zona del Chesapeake. «Esse avevano un inverno più dolce e una stagione agricola più lunga che la New England, ma non avrebbero potuto produrre riso o cotone come le Caroline. Possedevano (in Pennsylvania) vaste zone moderatamente fertili ai piedi delle montagne, nonché una zona (in New Jersey) di piana costiera, che la New England non possedeva. In generale erano più favorite per la colonizzazione agricola, che non la New England, ma avevano estensioni assai più vaste dedicate a piccole fattorie e all'agricoltura mista di quanto ve ne fossero in Virginia, dove prevalevano grandi piantagioni e cultura specializzata (tabacco). Si valevano del lavoro di schiavi, ma in scala assai minore che nelle colonie del Sud. Fabbricavano da sé una parte delle proprie navi ed effettuavano parte dei loro trasporti rendendosi così parzialmente indipendenti dai mercanti della New England. Come questi, essi mandavano pellicce e legname alle Indie occidentali, ma in minori quantità, e prodotti dell'agricoltura, come carne salata e grano» (1).

Durante il primo periodo di colonizzazione, la linea delle cascate segnava il limite della navigazione interna nonché della diffusione dell'insediamento lungo le vie navigabili verso l'interno. Tra Cape Charles e Cape Henry fu fondata Jamestown, abitata soltanto da poche famiglie. Oggigiorno è un luogo insignificante, ma nel primo periodo fu importante come tappa sulla via di Richmond. In *The short account* summenzionato leggiamo: «A circa 50 miglia a monte di questo fiume essi trovarono una penisola che per la ricchezza del suolo, la facilità d'essere fortificata, e la posizione adatta al commercio e ai trasporti per via fluviale, venne prescelta per fondarvi la loro prima colonia, cui diedero il nome di Jamestown, che tuttora conserva. Dopo aver esplorato la regione intorno al fiume Potomach, si fermarono finalmente, col consenso degli indiani chiamati Yamato, nella città indiana di Yamacco, che essi chiamarono St. Mary. Dato che il numero degli inglesi cresceva, essi estesero le loro colonie fino alla baia di Chesapeake».

La coltivazione del tabacco cominciò fin dal 1612: il suolo e il clima della Virginia le erano straordinariamente favorevoli. I colonizzatori si riversarono nella regione. I trasporti per via d'acqua erano d'importanza decisiva in questo periodo e pertanto le piantagioni, per la maggior parte, erano situate sulla riva dei fiumi. Due anni dopo la fondazione di Jamestown, le piantagioni si estendevano per oltre settanta miglia lungo le rive del fiume, e per una profondità da quattro a sei miglia, a cominciare da venticinque miglia a monte della foce del St. James. Alcuni anni dopo la popolazione si era spinta innanzi quasi fino a Richmond situata in una valle circondata da colline. La città è disseminata in mezzo e sopra le colline stesse.

Più a sud l'Albemarle Sound, e i fiordi di Ashley e Cooper furono, per gli immigranti che avanzavano verso l'interno, le porte d'accesso rispettivamente per la Carolina del Nord e del Sud. Ma questi punti sulla costa sono separati da oltre 250 miglia. Un conveniente allacciamento che corresse parallelo alla costa non esisteva, perciò Charleston rimase isolata per molto tempo. Si dice che la notizia della Dichiarazione d'Indipendenza giunse a Parigi dieci giorni prima che a Charleston, i cui interessi erano rivolti maggiormente alle isole del Golfo del Messico che alle altre colonie del continente. Charleston fu un importante scalo tra queste isole e i porti settentrionali.



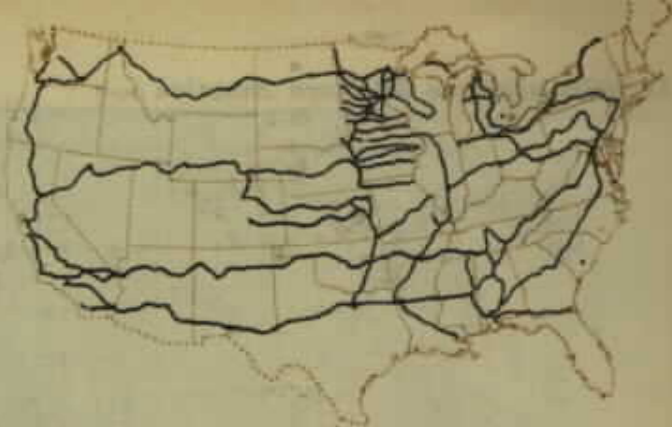
Fig. 19 - Pianta di Charlestown nel 1780.

La distribuzione delle colonie e le loro specifiche funzioni, tuttavia, sono solo parzialmente influenzate dai vantaggi o «vantaggi della piana costiera. Senza minimizzarne l'importanza, gli effetti delle condizioni geografiche sull'ubicazione delle colonie non devono neanche essere sopravvalutati. È verissimo che nel periodo iniziale esse furono di considerevole importanza come tappe per l'avanzata verso l'interno. Comunicazioni fluviali e piana costiera s'integrano a vicenda in quanto quasi ogni fiordo d'una certa importanza diviene il nucleo di una o due colonie (Massachusetts Bay; Narragansett Bay; Long Island Sound; New York Bay; Albemarle Sound). In alcuni casi il luogo delle primitive colonie fu scelto per la sua posizione strategica e queste colonie ebbero una funzione protettiva delle porte d'accesso nel continente contro attacchi dal mare. In una *Instruction of the London Company to the Officers sent to Virginia 1606*, si legge: «Può darsi che troviate un tal posto a un centinaio di miglia dalla foce del fiume, comunque, quanto più lontano tanto meglio, poichè se vi fermate vicino all'imboccatura del fiume, a meno che non sia su qualche isola che è forte per natura, su terreno pianeggiante un nemico può facilmente attaccarvi e ributtarvi». In altri casi viene preferita una posizione isolata come per Roanoke, Jamestown, Manhattan, New Orleans, su isole; altre colonie vengono poste su colline. Ciò ricorda l'ubicazione di alcune città mediterranee come Tiro, Alessandria, e di città ioniche sulla costa dell'Asia Minore, da un lato, e dall'altro quella delle città toscane costruite in cima alle colline. Le colonie posteriori si estesero gradualmente verso le sorgenti dei fiumi, fino al limite della navigabilità. L'organizzazione di queste

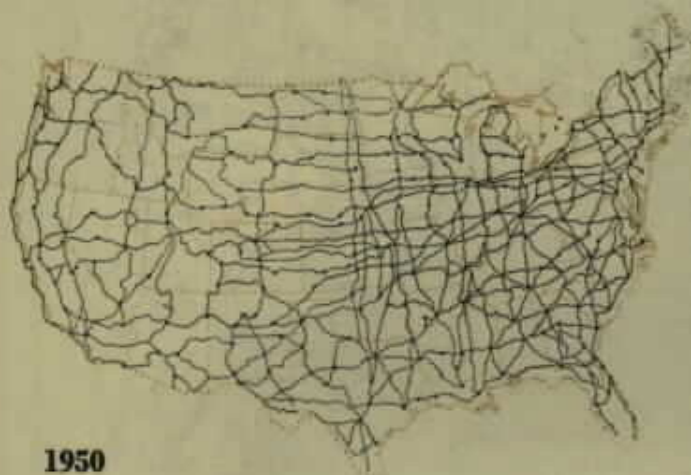


1774

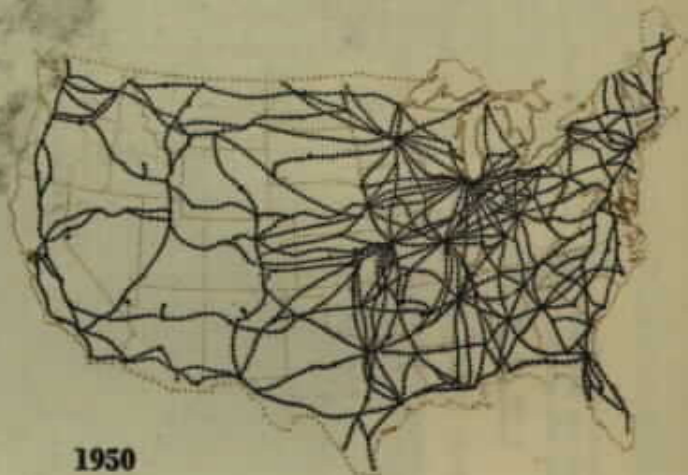
1804



1871



1950



1950

Fig. 20, sopra: La rete delle strade principali nel 1774, nel 1804 e nel 1950 e la rete ferroviaria nel 1871 e nel 1950.

Fig. 21, sotto: Gli stati, i territori e le città degli Stati Uniti nel 1790. I punti indicano le città da 5.000 a 100.000 abitanti, i tondini le città sopra i 100.000 abitanti.



1820



1850



1880



1900

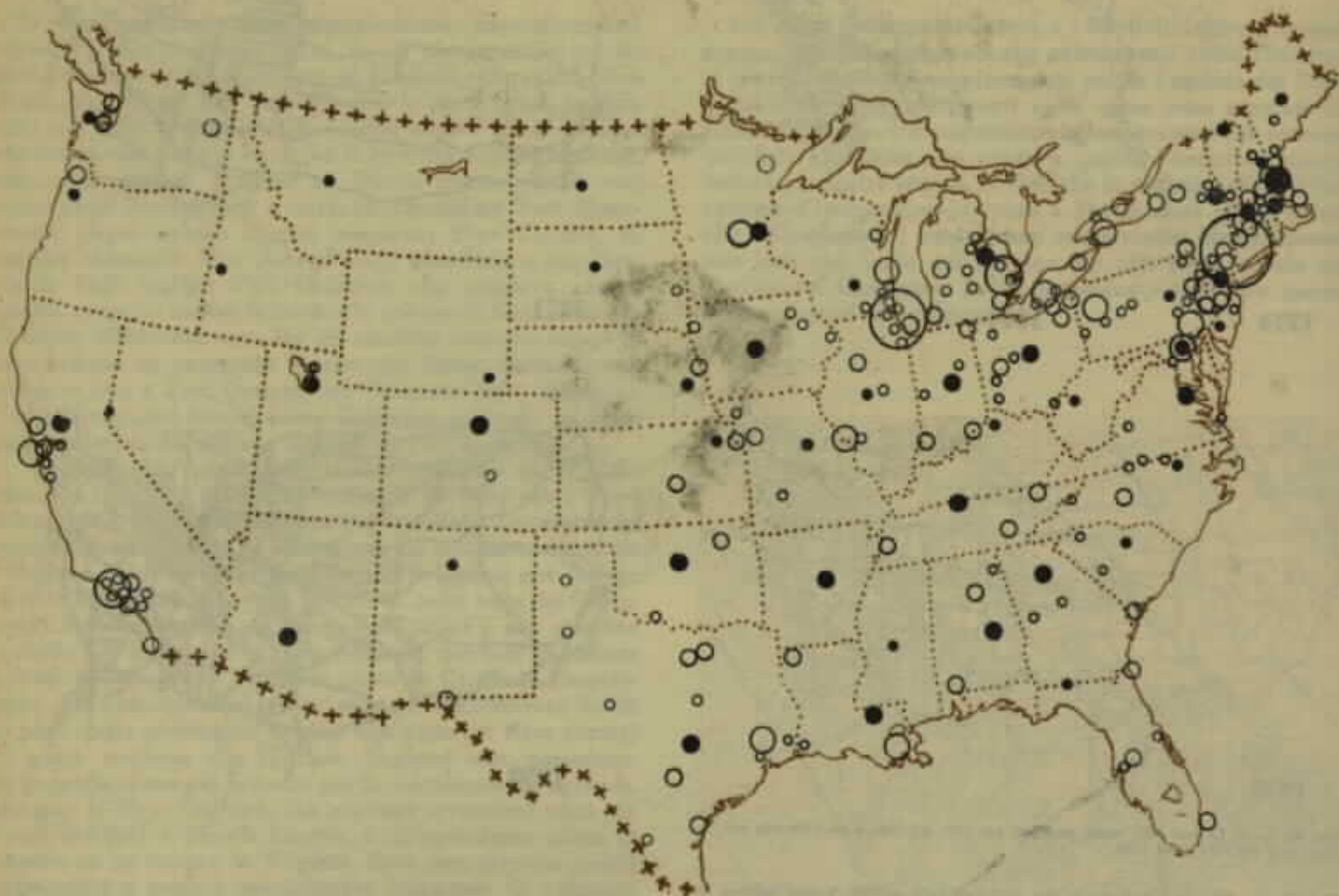
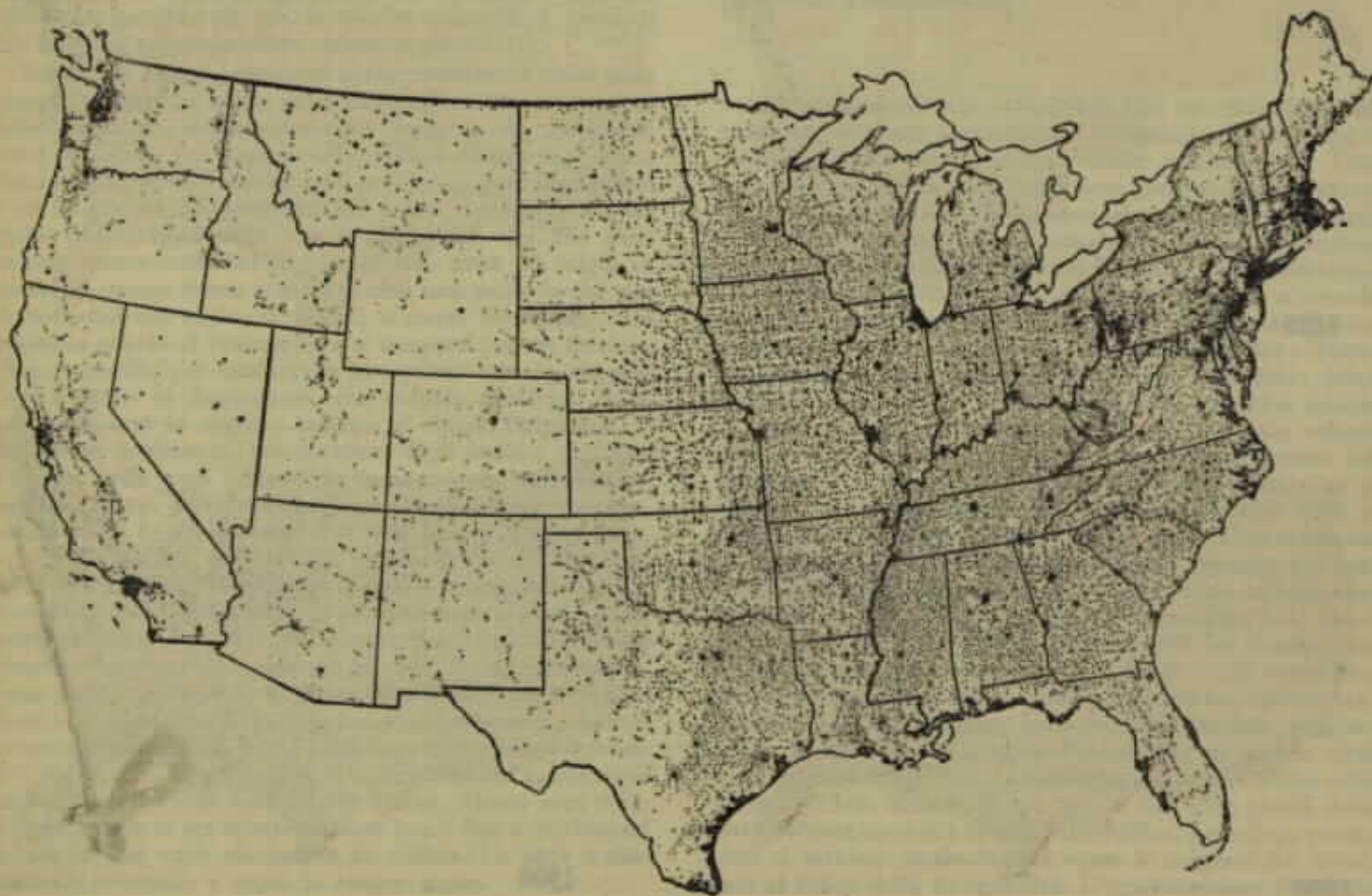


Fig. 22 - Ubicazione delle capitali (punti pieni) e delle principali città degli Stati Uniti. In generale la capitale dei vari Stati non coincide con la città principale.

Fig. 23 - Distribuzione della popolazione secondo il censimento del 1940. Ogni punto rappresenta 2000 abitanti.





STATI UNITI D'AMERICA

0 100 200 300 400 500 Km.

Capitale degli Stati Uniti
Capitale degli Stati Federali
Capitale Internazionali

☆
•
•

colonie si sviluppa su basi militari, per lo meno nel periodo iniziale, e i centri erano infatti villaggi fortificati per resistere agli attacchi degli indiani che non intendevano perdere la loro terra senza resistere e lottare.

Queste sono alcune delle considerazioni che ebbero peso sull'ubicazione delle colonie nel periodo iniziale. Dal nostro punto di vista, comunque, è più importante vedere se e come la posizione originaria poteva essere adattata agli sviluppi successivi e a funzioni che erano talvolta totalmente diverse da quelle dell'epoca della fondazione. Sempre maggior importanza viene attribuita alla facilità delle comunicazioni e all'uso delle risorse potenziali dell'hinterland, ed all'azione reciproca di questi due fattori. È ovvio che la funzione delle città costiere come depositi del commercio mondiale tra mare e terra è diversa da quella delle città dell'interno che accentrano e decentrano commerci e traffici anzitutto per il proprio distretto e talvolta per diverse regioni. Le prime colonie del sec. XVII appartengono al tipo costiero; quindi seguirono quelle della zona premon-tana e delle valli degli Appalachi settentrionali; infine quelle del Middle West. Nel corso della penetrazione francese nella valle del Mississippi si svilupparono colonie nell'Illinois e nella Louisiana. Nel 1719 fu fondata New Orleans che ben presto acquistò importanza come sbocco per il commercio delle pellicce. La colonizzazione francese era ridotta e strettamente legata alle vie fluviali. Pertanto la colonizzazione a ovest degli Appalachi, non avanzò dal Mississippi verso est, ma si allargò dalla zona costiera dove la densità delle colonie inglesi si accresceva sempre più ed esercitava un'assai maggiore e più vasta pressione. Per di più, i colonizzatori inglesi erano più sedentari dei pionieri francesi, più inclini a una vita nomade e al commercio. La colonizzazione francese puntava sul « dominio della linea centrale » lungo i fiumi, e ad estendere il controllo sull'intero paese partendo da questa base. Tale concezione si dimostrò un errore: la pressione di nuove ondate d'immigranti succedentisi costantemente l'una all'altra venne a mancare.

Al principio del sec. XIX un numero sempre maggiore di colonizzatori si stabilì nel Middle West. La base della loro esistenza era l'agricoltura. Essendo la regione, all'inizio, relativamente isolata, i prodotti agricoli non erano esportati verso la costa atlantica, ma, lungo il Mississippi, nel Sud. Questo relativo isolamento costituiva tuttavia anche una certa protezione per l'industria in corso di sviluppo della Pennsylvania occidentale.

Le primitive influenze spagnole, sensibili nella colonizzazione della California, ebbero solo un effetto limitato sulla colonizzazione americana, specialmente dopo la guerra messicana, quando divenne preminente l'influenza americana. Le condizioni geografiche hanno un ruolo importante nell'ubicazione e nel tipo d'insediamento in questo primo periodo, e più in questa parte del paese che in altre regioni. San Francisco è situata nell'unica autentica breccia della barriera montuosa. La popolazione della California è concentrata quasi esclusivamente nella valle del Sacramento, e nelle valli di San Joaquin, Sonoma, Santa Clara e Salinas. Il naturale ed unico passaggio verso la costa è la Golden Gate. San Francisco è il punto cruciale tra l'interno e il mare. È il centro nevralgico per l'hinterland della California settentrionale, di circa due terzi del Nevada e di una parte dell'Utah; per un complesso di circa trecentocinquanta mila miglia quadrate, ma con una popolazione di non più di tre milioni d'abitanti. San Francisco è situata sull'estremo lembo di terra. La primitiva colonia spagnola di Vallejo è situata più in basso, e più a nord nella baia. San Diego è un buon porto, ma troppo vicino alla zona desertica. Los Angeles è il centro di una vasta regione irrigua a nord della Grande Vallata. Ma queste ultime città servono l'hinterland della California del sud e del Nevada del sud.

Se consideriamo l'origine e lo sviluppo delle città, si possono distinguere quattro stadi di colonizzazione.

1. Le colonie del periodo iniziale sulla zona atlantica costiera. Queste si svilupparono, al principio, in base al crescente commercio con la madrepatria e, in seguito, in base al sempre maggior uso delle proprie risorse naturali. Ad eccezione di Boston, tutti i centri urbani sono situati sulla costa ed entro la piana costiera. Boston è il centro situato più ad est. Il suo hinterland offre le minori risorse ed è il meno esteso. Tra le altre originariamente più piccole comunità intorno alla baia, Boston si sviluppò più rapidamente a causa della sua posizione centrale e del fatto che i fiumi Charles e Mystic raggiungono la costa nelle sue immediate vicinanze. Boston fu fondata nel 1620, e nel 1675 raggiungeva i quindicimila abitanti. Philadelphia, Baltimore e Washington sono situate sul limite interno della piana costiera vicino alla linea delle cascate, dove le comunicazioni naturali sono interrotte. Philadelphia, in mezzo a un'eccellente zona agricola, ancora nel 1790 era più importante di New York. New York profitto della sua vantaggiosa posizione rispetto all'Europa e, nel periodo iniziale, dell'importazione europea, ed anche, prima dell'apertura del canale Erie nel 1825, delle vie fluviali Hudson-Mohawk che erano la migliore comunicazione per l'Ovest attraverso gli Appalachi. Baltimore era un altro sbocco in cima alla baia di Chesapeake e alla valle di Susquehanna di grande importanza per gli agricoltori della Pennsylvania.

2. Le città fluviali. La loro origine e il loro sviluppo sono intimamente connessi con l'avanzata dei colonizzatori verso l'interno. Esse fiorirono particolarmente tra il 1810 e il 1850 nella bassa valle del Mississippi, in relazione all'estendersi della coltivazione del cotone dall'Atlantico al Golfo del Messico. Il primo vapore apparve sul Mississippi nel 1815. New Orleans divenne il porto di spedizione del Sud, specialmente dopo che le navi a vapore ebbero resa possibile la navigazione contro corrente. New Orleans è situata nella zona paludosa del delta del Mississippi, fu abbandonata nel 1718 dopo grandi inondazioni, ma fu ben presto ricostruita poiché offriva considerevoli vantaggi. Il suo sviluppo fu relativamente lento in confronto ad altre città poiché gli stati del Mississippi e del Missouri non furono aperti con la stessa celerità di quelli dell'Illinois e dell'Indiana. St. Louis, Louisville e Cincinnati, al limite meridionale delle provincie del bassopiano, acquistarono importanza, l'ultima come centro di raccolta dei prodotti agricoli della valle del Miami; St. Louis come punto di partenza dei primi pionieri nella loro migrazione verso ovest, e in seguito come centro di raccolta di materiali grezzi e di carbone dell'Illinois. L'ubicazione di St. Louis è estremamente favorevole, trovandosi alla confluenza del Missouri e del Mississippi e in posizione centrale rispetto a un vasto hinterland. La città giace quasi al centro di una regione al cui orlo si trovano Pittsburg, New Orleans, Denver e St. Paul, al limite tra zone di allevamento e zone agricole, non troppo lontano dal fiume Illinois che collega come canale naturale il Mississippi con la regione dei Laghi. Essa è inoltre in posizione altrettanto favorevole come punto centrale per il commercio delle pellicce.

L'origine di Cincinnati fu meno condizionata da fattori naturali. La parte superiore e media dell'Ohio costituiva una linea importante per l'estendersi della colonizzazione. Tra il 1770 e il 1800 due grandi correnti di immigranti avanzarono verso il medio Ohio, la prima dagli stati intorno alla baia di Chesapeake, l'altra dalla Pennsylvania, dalla New York, e dalla New England. Il punto d'incontro delle tre vecchie strade da New York, Philadelphia e Baltimore, era la regione intorno a Pittsburg. Qui esse si congiungevano e proseguivano in un'unica strada lungo la valle dell'Ohio, per poi separarsi nuovamente in direzione sud, nord e ovest. Le lotte con gli indiani in questa zona ritardarono l'avanzata degli immigranti, ciò che può spiegare il precoce



Fig. 34 - Rappresentazione schematica del bacino idrico del Tennessee. Sono indicate le dighe, gli sbarramenti, le principali linee di comunicazione e i centri più importanti degli Stati interessati.

sviluppo della regione del medio Ohio, e di Cincinnati, sua principale città, situata su un piccolo plateau che la proteggeva dalle inondazioni dell'Ohio.

3. I centri urbani dei Grandi Laghi. Le città lacustri si svilupparono con particolare intensità tra il 1850 e il 1880, ed ancor più dopo la costruzione della ferrovia, nel 1884. Le più importanti sono Buffalo, Cleveland, Detroit, Chicago, e Milwaukee, centri di raccolta e di fabbricazione di ogni sorta di prodotti, minerali e agricoli. Chicago è nella posizione più vantaggiosa trovandosi in mezzo ad una vasta regione industriale e agricola, su un'importante via navigabile, e come punto di partenza e di arrivo di grandi piroscafi. La sua ubicazione ricorda quella di Trieste, Odessa, Istanbul e Leningrado. Cleveland, alla foce di un fiume, collega la navigazione marittima con quella fluviale e in più fruisce del canale Ohio. Detroit trae vantaggio dal fatto di essere situata nel punto di passaggio obbligato del traffico dei laghi superiori e quelli inferiori. Buffalo sta al punto di congiunzione tra i laghi Erie e Ontario, ed è anche servita dal canale Erie che congiunge il fiume Hudson col lago Erie, e inoltre dalla ferrovia Buffalo-New York. Minneapolis è il punto terminale della navigazione sul Mississippi. Questa regione mostra come le industrie manifatturiere si siano estese verso ovest sulla scia dell'agricoltura.

4. Le città della costa del Pacifico. In questa regione lo sviluppo e l'urbanizzazione s'intensificano particolarmente dopo il 1900. Qui la ferrovia esercita una funzione analoga a quella della navigazione a vapore sul Mississippi. Le principali attrattive per la popolazione sono la frutticoltura, la coltivazione cerealicola, la pesca, il legname e i giacimenti minerali. Il primitivo sviluppo di San Francisco derivò principalmente dalla scoperta dell'oro, dal commercio con l'Asia nonché con la costa orientale degli Stati Uniti, a quel tempo praticato via Capo Horn. Los Angeles è favorita dal

clima, dalla produzione frutticola, dal petrolio, e infine dall'industria cinematografica. Seattle si è sviluppata a causa della sua relativa vicinanza con l'Estremo Oriente e con l'Alasca, nonché della colonizzazione del suo hinterland ricco di legname, carbone, grano e frutta.

Ancora nel 1790 tutte le grandi città si trovavano sulla costa atlantica. Poi il quadro cambiò. Nel 1840 delle dieci città principali otto si trovavano sulla costa atlantica, e due nella zona fluviale interna. Sullo scorcio del secolo scorso quattro si trovano sull'Atlantico, due sui fiumi, tre sui grandi laghi, e una sul Pacifico. Infine, nel 1917, quattro sull'Atlantico, quattro sui grandi laghi, una nella zona fluviale e una sulla costa del Pacifico.

Territori di transito tendono a creare urbanizzazione, per esempio Puget Sound, San Francisco, Los Angeles, Salt Lake City, Denver, le rive meridionali del lago Michigan e del lago Erie, New Jersey, la piana costiera della New England. E si può osservare anche un'altra tendenza, che è valida non soltanto per gli Stati Uniti: le grandi città creano nuova urbanizzazione. Nessuna città superiore ai 250.000 abitanti si trova in una regione priva di città. Di dieci agglomerati urbani otto sono raggruppati intorno a città di 250.000 abitanti e oltre, e soltanto due intorno a città con 150.000 abitanti. Una minore urbanizzazione, che è come dire un minore agglomeramento di città, si verifica in regioni con considerevole mancanza di risorse naturali, o montuose, o almeno con un territorio fortemente rilevato, e talvolta anche nelle zone di frontiera.

Negli Stati Uniti esistono tutti i tipi di insediamento. Non si possono formulare leggi sullo sviluppo della struttura dell'insediamento. Tutto sembra possibile, e il risultato finale non può essere previsto perché la reciproca azione dell'uomo e dell'ambiente è in uno stato di violenta e profonda trasformazione, ed anche perché le aspirazioni sociali e i bisogni della popolazione non possono più essere valutati nei termini convenzionali del passato.



Fig. 25 - Uno degli aspetti migliori della Valle del Tennessee, per la cui conservazione sono necessari il rimboscimento dei terreni e il controllo del fiume.

Fig. 26 - Il Parco Nazionale delle Smoky Mountains alla sommità della Valle del Tennessee.

Fig. 27 - Prima che il terreno fosse coltivato a grano l'erba teneva unito il terreno. Esso richiede ora un faticoso lavoro di frangimento, difficile ma ancora possibile.

(Da una pubblicazione della T.V.A.)

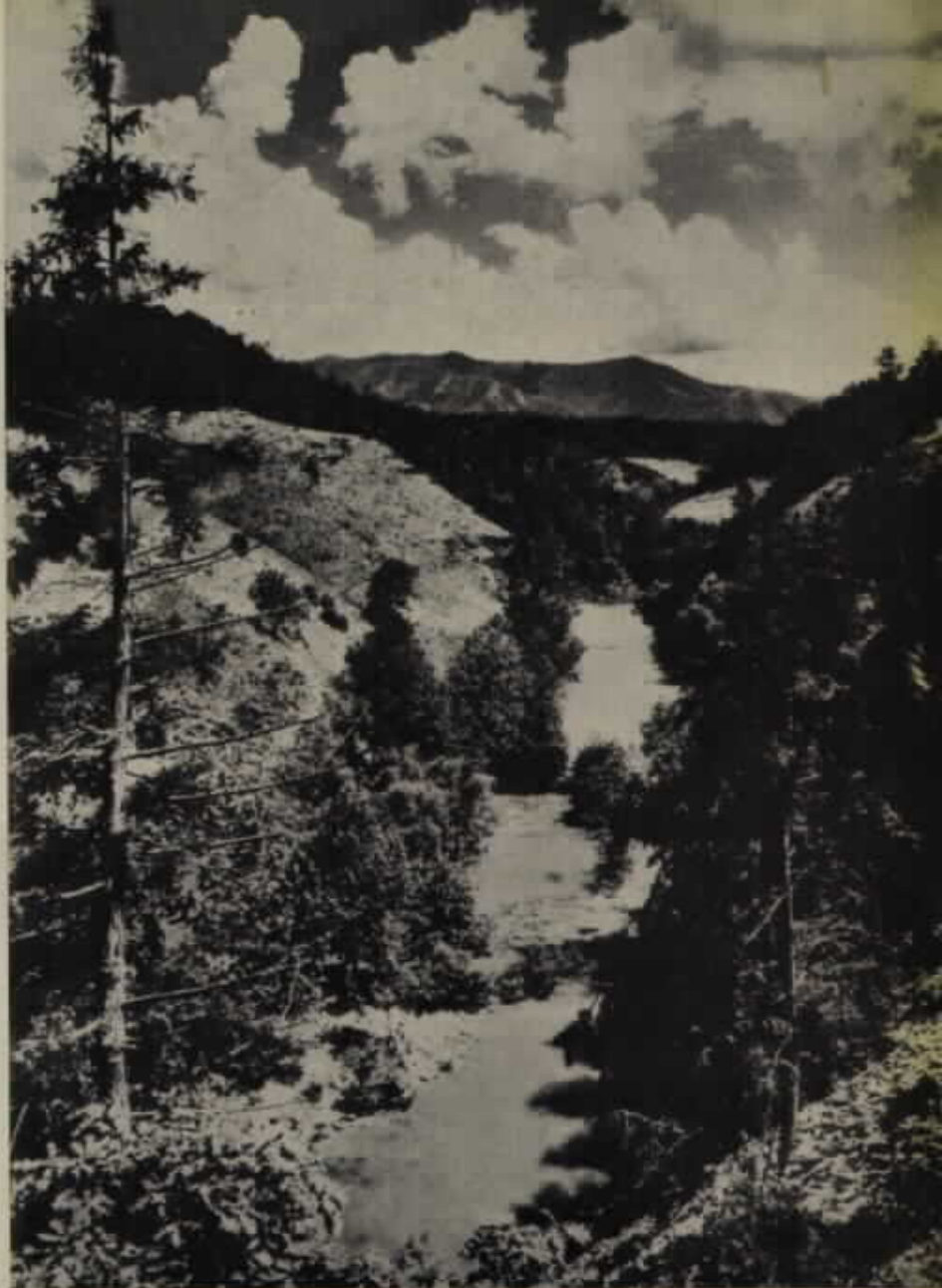




Fig. 28 - Raccolta del bestiame nel Texas.
(Per gentile concessione dell'Ambasciata
degli Stati Uniti a Londra).

Fig. 29 - J. W. Gaston, Contea di Spar-
tanburg. Coltivazione a strisce con rota-
zione di cotone e cereali; al cereale so-
gguce annualmente la coltura di leguminose.
(Per gentile concessione del Soil Con-
servation Service - United States ad
America).

Fig. 30 - Centro di raccolta di bestiame
a Chicago. In primo piano i recinti per
i bovini, in secondo piano per suini.
(Per gentile concessione dell'Ambasciata
degli Stati Uniti a Londra).





Fig. 31, sopra: Veduta aerea della città. - Fig. 32, sotto a sinistra: Il ponte di Brooklyn. - Fig. 33, in basso, a sinistra: Il Rockefeller Center. - Fig. 34, sotto a destra: La South Street.





Fig. 35, sopra: Veduta del Logan Circle a Philadelphia, Pennsylvania.

Fig. 36, a destra: Veduta aerea di Philadelphia.



Fig. 37, sotto a sinistra: Veduta aerea di Washington con al centro il Campidoglio, sede del Senato e della Camera degli U. S. A.

Fig. 38, sotto a destra: Veduta di Detroit, Michigan, sul fiume ummima, che la divide da Windsor, Ontario, Canada.



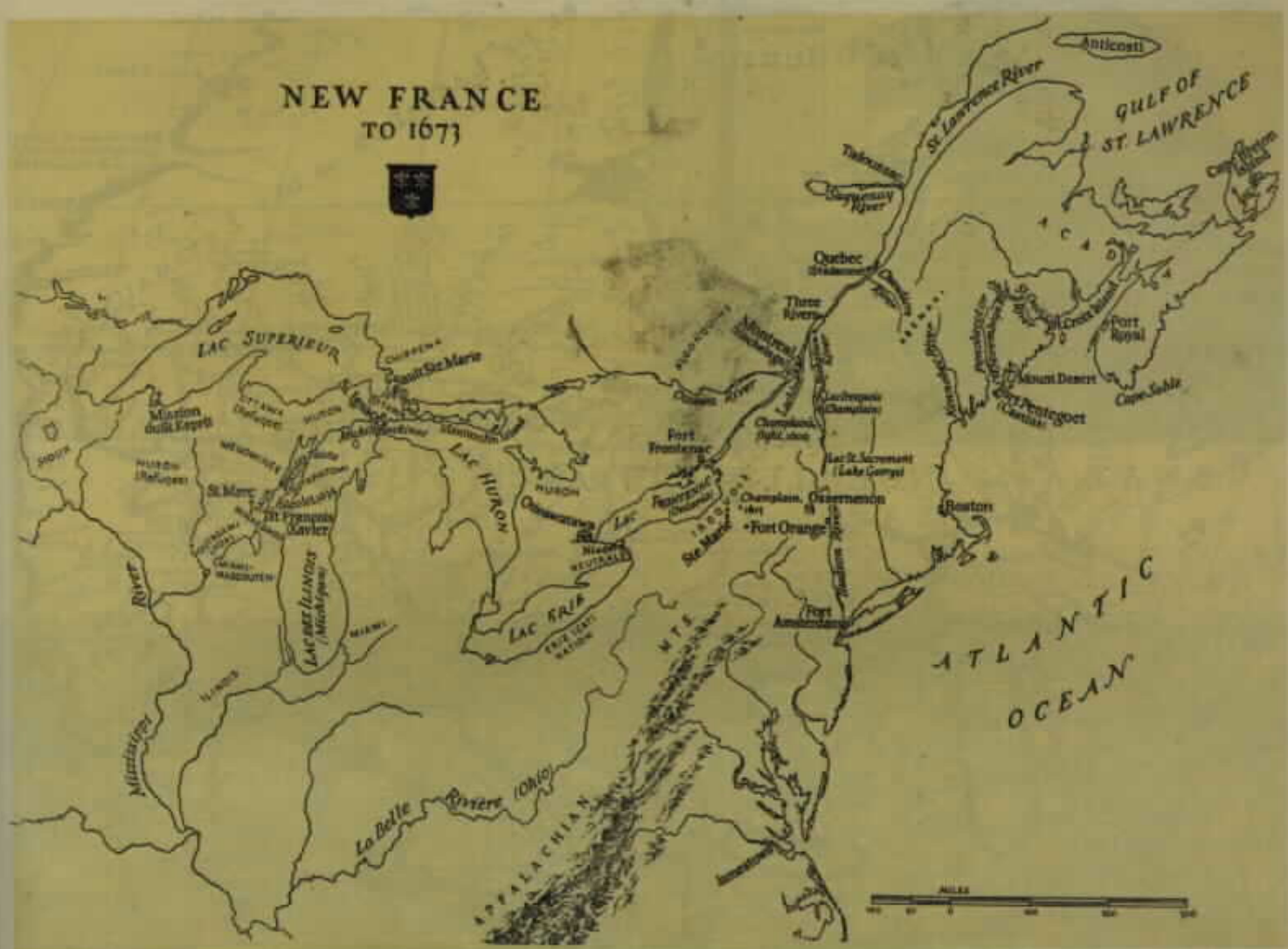


Fig. 29 - Carta della colonizzazione francese nel 1673.

Canada

Il Nord America britannico è l'altra vasta zona che è stata colonizzata da oceano a oceano con uno sforzo lento ma determinato. I metodi seguiti dalla colonizzazione di questa vasta regione sono per molti aspetti diversi, particolarmente nello stadio iniziale, da quelli seguiti nella penetrazione degli Stati Uniti. Il sistema seguito dai francesi si caratterizzò non soltanto per i suoi contrasti con la procedura degli inglesi, ma anche con quello degli olandesi e degli svedesi che li avevano preceduti. I francesi affrontarono il problema in maniera più riflessiva. Essi inviavano esploratori e agenti, mercanti, missionari e soldati. Essi conquistarono la terra sulla carta, da strateghi geografici, ma senza colonizzatori. Mancò la costante pressione degli immigranti. Gli inglesi si affidavano alla realtà su un flusso continuato d'immigrazione; i francesi alla riflessione e alle singole persone. Nello stesso tempo, quando la popolazione delle colonie britanniche aveva già quasi raggiunto il milione, le regioni francesi avevano ancora meno di 100.000 abitanti. La penetrazione inglese interessò diverse vaste regioni che si estendevano dalla costa atlantica mentre l'avanzata francese si limitava a delle tenui linee estendenti in un enorme arco da Quebec a New Orleans, difese da una catena di forti, ma mancanti dell'ossatura di una vasta politica di colonizzazione. Alcuni di questi forti e stazioni di commercio delle pellicce si svilupparono in colonie, altri declinarono a luoghi del tutto insignificanti, o scomparvero addirittura. Il San Lorenzo costituì la grande porta d'accesso per la coloniz-

zazione del Canada, e per la mobilitazione delle forze che avrebbero promosso lo sviluppo sociale, economico e culturale del paese. Nella parte orientale del Canada la popolazione rimane concentrata per circa 250 anni prima di spingersi ed espandersi nelle regioni occidentali oltre Montreal. La struttura dell'intero paese si trasformò quando le ferrovie cominciarono ad aprire le restanti regioni del paese, e l'Est, pur mantenendo la sua preponderanza per numero di abitanti e per industrie, divenne un territorio di passaggio tra gli stati che mandavano emigranti al Canada, e le provincie occidentali. Basta dare un'occhiata alla carta per osservare che rispetto all'intero territorio solo una piccola parte fu resa accessibile dalle ferrovie, una fascia relativamente stretta, di circa un terzo dell'ampiezza del paese. Comunque, l'enorme superficie del Canada nel suo complesso può dare troppo facilmente l'impressione che vi siano immense zone colonizzabili. In realtà l'abitabilità è fortemente limitata dalle condizioni climatiche. Se si escludono lo Yukon, i Territori del Nord-Ovest, le zone settentrionali delle Prairie Provinces e del Quebec, rimane disponibile per la colonizzazione un'area abitabile di circa 1.300.000 miglia quadrate. Circa tre quarti della zona della Prateria si estende entro un raggio di venti miglia dalle ferrovie. Le più vaste lacune nell'insediamento possono essere attribuite al basso grado di fertilità di certe zone e non soltanto alla «scarsa» della rete ferroviaria che serve solo una piccola porzione del paese. La colonizzazione delle regioni abitabili procede lenta-



Fig. 40 - Carta Delfida, pubblicata a Parigi nel 1703 con il titolo originale «Carte du Canada ou de la Nouvelle France et des Découvertes qui y ont été faites».

mente e irregolarmente. A differenza degli Stati Uniti il Canada non si trovò in una posizione da sviare e assorbire una larga corrente di immigranti in un'epoca in cui l'Europa era in grado ed aveva interesse di mandare i suoi figli oltremare. Oggi la situazione è grandemente cambiata ed è meno favorevole, tanto più che il considerevole incremento della popolazione europea nel secolo scorso ha subito un forte declino.

Durante l'ultimo decennio il centro di gravità della popolazione si è spostato verso ovest, verso una zona vicina alle rive del Lago Superiore, a circa 35 miglia a nord di Sault Sainte Marie, 685 miglia ad est e 820 miglia a sud del centro geografico del Canada. Mentre il centro della popolazione degli U. S. A. dal 1790 si è spostato verso ovest lungo il 39° parallelo, il centro canadese si è spostato verso nord. Il più grande spostamento si verificò tra il 1901 e il 1911, e precisamente di 197 miglia verso ovest; tra il 1921 e il 1931 esso si spostò di altre 71 miglia nella medesima direzione. Nel 1901 soltanto l'11,8% dell'intera popolazione vive nelle Province occidentali; nel 1911 il numero è salito al 24,1%; nel 1921 al 28,4%; e nel 1931 al 29,5%.

Molte delle colonie fondate dai primi esploratori francesi costituirono basi importanti per l'ulteriore sviluppo. Cartier che effettuò i suoi viaggi tra il 1534 e il 1542, sbarcò nella Baia dei Chaleurs. Egli visitò il villaggio indiano di Stadacona, sul luogo dove in seguito sarebbe sorta Quebec, e la

città indiana di Hochelaga, che divenne in seguito Montreal. Tra il 1604 e il 1607 viene esplorata la Baia di Fundy e vengono fondate colonie nell'isola di St. Croix, nella Baia di Passamaquoddy e a Port Royal nel bacino di Annapolis, la prima delle quali venne ben presto abbandonata. L'esplorazione della Baia dell'Hudson seguì tra il 1610 e il 1615, mentre l'avanzata verso i Laghi, compiuta principalmente da Champlain, Brulé, Dollier e Gallinée ebbe luogo tra il 1615 e il 1670. Missioni dei Gesuiti compirono utile opera per il territorio tra il Lago Sicoe e la Baia di Nottawasaga; per la Valle dei Mississippi gli esploratori Marquette, Jolliet e La Salle tra il 1637 e il 1675; per il Nord-Ovest, tra il Lago Superiore e il fiume Assiniboine, e da Saskatchewan al corso superiore del fiume Yellowstone l'esploratore Sieur de la Verendeye. Dal 1659 al 1743, forti e stazioni commerciali in questa parte del paese vennero spinti innanzi verso il Lago Rainy, il Lago dei Boschi, il fiume Winnipeg, il Fiume Rosso, il Lago Manitoba e il fiume Saskatchewan. Il primo insediamento fu in generale molto scarso. Un censimento del 1671 dà per le Province Marittime una popolazione totale di ceppo europeo di sole 392 persone. Nel 1713 questo numero era passato soltanto a 2500. Dalla Nova Scotia le colonie si estesero al Cape Breton, all'isola Principe Edoardo e alla valle del fiume St. Jhon, nonché al fiume Miramichi, e alla Chaleur Bay. La prima colonia britannica fu ad Annapolis Royal, l'antico Port Royal. Halifax fu fondata nel 1749 da

Fig. 41. « foto: Montreal (Quebec). Antica fortina sull'isola St. Helen. (Per gentile concessione dell'High Commissioner for the Canada »).



Fig. 42. « foto: Halifax, Nova Scotia. Veduta aerea dell'Isola George. (Per gentile concessione dell'High Commissioner for the Canada »).





43 | 44
45

Nella pagina a fronte:

Fig. 43 - Three Rivers, o Trois Rivières (Quebec), è un florido porto sul San Lorenzo, a metà strada tra Montreal e Quebec. Il suo nome deriva dal fiume St. Maurice, proveniente da Nord, un tempo conosciuto col nome di Trois Rivières a causa dei tre canali formati da due isole esistenti alla sua foce, e visibili nella foto. (Per gentile concessione dell'« High Commissioner for the Canada »).

Fig. 44 - Kingston (Ontario) è una delle più antiche città del Canada, punto di partenza di esploratori e missionari nei primi tempi della storia del paese. Un tempo il più fortificato porto dei Grandi Laghi, è oggi un centro culturale. (Per gentile concessione dell'« High Commissioner for the Canada »).

Fig. 45 - Rivière des Prairies.

In questa pagina dell'alto in basso:

Fig. 46 - Veduta generale di Vancouver nella British Columbia, Canada. (Per gentile concessione del Canadian National Railways).

Fig. 47 - Veduta aerea di Vancouver. (Per gentile concessione dell'« High Commissioner for the Canada »).

Fig. 48 - Veduta aerea di St. John (Nuova Brunswick). (Per gentile concessione dell'« High Commissioner for the Canada »).

Nella pagina seguente:

Fig. 49 - Veduta aerea di Ottawa (Ontario) col ponte interprovinciale sul fiume Ottawa, che congiunge la città con Hull (Quebec). (Per gentile concessione dell'« High Commissioner for the Canada »).

Fig. 50 - Edmonton, capitale dello Stato di Alberta, Canada, centro agricolo e culturale e aeroporto per il Nord, si estende lungo le propaggini occidentali del fiume Saskatchewan, visibile nella foto. In primo piano, il Palazzo del Governo, e al di là di esso, il centro degli affari. (Per gentile concessione del National film board).

Fig. 51 - Navigazione sui Grandi Laghi. Le linee navigabili dei Grandi Laghi, con uno sviluppo di oltre 2000 miglia, collegano le città medio-occidentali del Canada e degli Stati Uniti con i porti orientali. Molte delle città, sia canadesi che statunitensi, che si trovano sulle rive dei Laghi sono diventate importanti centri portuali attraverso i quali passano ogni anno migliaia di tonnellate di merci. Nella fotografia il fiume Detroit con i docks delle compagnie di navigazione. Nella sfondo, l'« Ambassador bridge » che collega Windsor con Detroit. (Per gentile concessione del National film board).

Fig. 52 - Calgary (Alberta). Veduta aerea. (Per gentile concessione dell'« High Commissioner for the Canada »).





91



92 | 93
12



Fig. 23 - Carta della densità della popolazione del Canada nel 1950, con indicata l'isoterma di 13° F., temperatura media estiva.

colonizzatori britannici, e Lunenburg nel 1750 da colonizzatori tedeschi. Nel 1755 cominciò l'immigrazione da alcune regioni della New England, immigrazione che si accrebbe fino al 1783-84. Scozzesi emigrarono al Capo Breton, a Pictou, Miramichi e all'isola Principe Edoardo; gli irlandesi alla Nuova Brunswick dopo la carestia della metà del sec. XIX, specialmente nella regione ad ovest del St. John River. Lo sviluppo delle colonie fu accompagnato dallo sviluppo e dal miglioramento di strade e comunicazioni tra i singoli centri quasi tutti situati sulla costa o sui fiumi. La colonizzazione del basso Canada si estese lungo le rive del San Lorenzo e di alcuni dei suoi principali tributari come i fiumi Richelieu, Yamaska e Chaudière. Tadoussac, alla foce del Saguenay, fu la prima colonia francese all'inizio del sec. XVII. Quebec fu fondata nel 1608; Three Rivers nel 1634; Montreal nel 1642. Quindi, nella seconda metà del sec. XVII, seguirono altre fondazioni tra Quebec e Montreal, che alla fine formarono una catena quasi ininterrotta di colonie lungo il San Lorenzo e i suoi tributari.

I punti preferiti erano quelli cruciali, particolarmente alla confluenza di fiumi, poichè le vie fluviali furono al principio le sole vie di comunicazione. Le primitive colonie britanniche, chiamate anche Comuni Orientali, si sviluppano a nord del confine del Vermont e più tardi lungo il fiume Ottawa fino a Hull, fondata nel 1800. Oltre ai forti di Cataragui (Kingston), Rouillé (Toronto), e Niagara, colonie puramente francesi esistevano soltanto sul fiume Detroit (Windsor). Come sempre la colonizzazione segue le vie fluviali, il San Lorenzo superiore, la riva settentrionale del Lago Ontario, il Niagara e la riva settentrionale del Lago Erie. A poco a poco le penisole tra i Laghi Ontario, Erie e Huron vengono colonizzate e in seguito anche la regione a nord del Lago Ontario, lungo l'Ottawa e intorno alla Georgian Bay.

Le strade seguono questo sviluppo, e cioè da Montreal a Kingston e Toronto e più oltre fino a London, con relative ramificazioni. Ma le vie d'acqua rimangono i principali mezzi di comunicazione. L'avanzata verso la valle del Mississippi procede lungo i fiumi come pure la penetrazione della regione estendentesi dalla Baia di Hudson e verso le regioni occidentali al Lago Winnipeg e oltre. Dal Lago Winnipeg le vie fluviali conducono al San Lorenzo e alla baia di Hudson, all'Oceano Pacifico, all'Artico e al Golfo del Messico. In generale la colonizzazione segue le esistenti comunicazioni naturali, mentre le strade artificiali seguono la colonizzazione esattamente come le ferrovie. La prima ferrovia collega il Richelieu col San Lorenzo vicino a Montreal.

Il periodo più importante per la costruzione delle ferrovie va dagli anni 1865 al 1886, anno in cui fu ultimata la Canadian Pacific.

Solo un piccolo numero dei tanti forti francesi e delle stazioni commerciali del periodo iniziale ebbe qualche importanza nella successiva struttura dell'insediamento. Le stazioni erano fondate come segni visibili del dominio francese, come posti fortificati contro gli inglesi e i loro alleati, gli irochesi, e come protezione del commercio francese. «L'ubicazione dei forti francesi era scelta con particolare riguardo alle necessità strategiche. Si seguiva un piano definito avente lo scopo di restringere le colonie inglesi al territorio ad est degli Alleghani. La Valle del San Lorenzo, i Laghi Ontario ed Erie, la Valle dell'Ohio e del Mississippi dovevano costituire il confine naturale tra la Nuova Francia e le colonie inglesi. Tutto il resto del Nord America, ad eccezione della zona tenuta dalla Spagna a occidente del Mississippi, era reclamata dalla Francia col nome di Nuova Francia. Il Governo francese costruì una catena ininterrotta di forti militari estendentesi da Quebec lungo il San Lorenzo ad ovest dei Grandi Laghi, e comprendente la Valle Champlain. Dalla punta orientale del Lago Ontario questi forti continuavano verso sud passando dalle cascate del Niagara, da Presqu'Isle, sulla riva meridionale del Lago Erie, e da qui seguivano verso sud il fiume Alleghany e l'Ohio fino al Mississippi, e questo fino alla foce.

«Le stazioni forestali della Francia non erano esclusivamente di carattere militare. Accanto alla maggior parte di esse si sarebbe trovato un piccolo gruppo di abitazioni canadesi, i cui occupanti vivevano sotto la protezione della guarnigione, e obbedivano all'esclusiva volontà del comandante. L'agricoltura veniva trascurata per la più congeniale attività del commercio delle pellicce. L'influenza francese si diffuse attraverso mille canali in parecchie tribù. Forti, case missionarie, e stazioni commerciali armate garantivano i passi principali. Commercianti e cacciatori di pellicce spingevano i loro traffici avventurosi nei deserti più selvaggi» (2). I forti francesi sulla riva settentrionale del San Lorenzo dallo Stretto di Belle Isle a Montreal erano situati alla confluenza del San Lorenzo con i suoi tributari, e cioè in quei punti in cui gli indiani portavano le loro merci dall'interno. «Tadoussac, alla foce del Saguenay, dominava il commercio delle pellicce delle regioni settentrionali e occidentali, e divenne il porto principale e il centro del commercio con gli indiani. In prosieguo di tempo il centro del commercio si spostò più ad ovest, a Trois Rivières e La Chine».

I principi fondamentali della colonizzazione furono: penetrazione lineare lungo le vie d'acqua; fondazione di singole colonie lungo queste linee, come forti e stazioni commerciali, ubicate secondo le più favorevoli condizioni di traffico, e cioè sulle rive dei fiumi, laghi, e alla confluenza di fiumi. Questi principi sono validi soprattutto per il periodo iniziale della colonizzazione europea, che ben di rado continuò la precedente colonizzazione indiana del paese, benchè gli indiani delle zone orientali del Canada fossero in parte sedentari e agricoltori. Queste tribù sedentarie per la maggior parte erano fissate in densi villaggi su fiumi e su laghi. Ma le loro colonie non erano del tutto stazionarie; esse venivano spesso trasferite altrove poichè i metodi della coltivazione erano piuttosto primitivi. Dati questi spostamenti non vi erano salde basi sulle quali la colonizzazione europea potesse svilupparsi, anche prescindendo dai diversi bisogni e abitudini degli immigrati europei che esigevano altre condizioni per l'ubicazione delle colonie.

La colonizzazione rurale degli europei si estese lentamente: nel primo quarto del sec. XVIII erano stati dissodati non più di 24.800 ettari, e circa 4.800 erano coltivati a prato. La terra era distribuita in cosiddette «signorie», di lotti di circa un miglio e mezzo per due. Queste signorie si estendevano in fila, l'una dopo l'altra, lungo i fiumi, disposizione che portava a un tipo d'insediamento sparso. Gli «abitanti», cioè i coltivatori stabili, si fissavano principalmente sulle

rive del San Lorenzo, e soltanto la chiesa e pochi altri edifici per uso comunale producevano modesti concentramenti nella struttura dell'insediamento. Col passar del tempo si effettuarono molte suddivisioni della terra, e una seconda, e perfino una terza fila di appezzamenti, vennero messe a coltivazione dietro la prima fila. I principi-base della colonizzazione britannica furono diversi: si cominciò con la delimitazione di territori comunali di circa sei miglia per quattro, che venivano poi suddivisi e consegnati ai coltivatori. La formazione di queste comunità esigeva un certo grado di cooperazione alla quale difficilmente i coltivatori potevano sottrarsi. Sui fiumi, i comuni si estendevano per nove miglia parallelamente alla riva e per dodici miglia in profondità; nelle regioni più lontane le dimensioni erano di un quadrato di dieci miglia. Singole fattorie ricevevano per lo più 80 ettari circa. Per conseguenza la struttura della colonizzazione britannica era altrettanto sparsa di quella franco-canadese, benché in alcuni casi, la prima destinasse piccole aree alla costruzione di villaggi. Tali villaggi divennero spesso il nucleo di piccole località che oggi assolvono la funzione di centri di commercio al minuto, di operazioni bancarie e di altre necessità della vita quotidiana.

Il principio del «quadrato», nella divisione della terra, dominò la struttura della colonizzazione avanzante verso l'Ovest, con rare eccezioni, come sul Red River, dove i colonizzatori francesi stabilirono le loro abitazioni. Qui, nella Prateria, e nelle foreste, ciascuna comunità occupò un'area di 36 miglia quadrate. Tutte le linee di confine, come pure tutte le strade, correivano lungo i meridiani e i paralleli. Un miglio quadrato era chiamato una «sezione» e un quarto di sezione, di circa 64 ettari era l'unità-base degli appezzamenti che il Governo Federale e quelli provinciali concedevano ai richiedenti idonei.

L'ulteriore sviluppo della colonizzazione rurale è intimamente legato ad una politica economica favorevole, che stabilì prezzi remunerativi per i prodotti agricoli, ai miglioramenti dei metodi di coltivazione, e alla introduzione delle culture di grani duri e teneri. La densità dell'insediamento aumentò, in parte a causa della graduale diminuzione di terra disponibile negli Stati Uniti, e in parte a causa dell'immigrazione dalle zone industriali. La colonizzazione della regione del Peace River può essere considerata come un esempio abbastanza tipico dello sviluppo della struttura rurale. Ultime ad essere colonizzate furono le regioni in posizione più sfavorevole rispetto ai mezzi di comunicazione. Quelle più favorevolmente situate furono colonizzate pressoché contemporaneamente, e come unità vaste e coerenti, sì da stabilirvi utilmente istituzioni comunali locali. Nel 1911 la maggior parte della popolazione viveva alle due estremità del Lesser Slave Lake. In seguito, l'insediamento aumentò, specie nella zona occidentale, pur mantenendo, tuttavia, il suo carattere a isole. Nuove colonie sorgono ai margini delle zone già colonizzate. Con l'accrescersi e il concentrarsi dell'insediamento e con l'estendersi del sistema ferroviario sono sorte due città e numerosi villaggi e borghi. Grand Prairie assume la funzione di capitale sub-regionale della zona a sud del Peace River, e la città di Peace River per il territorio a nord del fiume stesso. Dal 1900 al 1931 la popolazione di questa regione aumentò alla media di 50.000 unità.

In proporzione alla vastità del paese il numero e l'estensione delle città e dei paesi sono insignificanti. Le città principali sono situate piuttosto alla periferia rispetto al paese nel suo complesso. Halifax e St. John sono entrambe più vicine all'Europa che a New York. La posizione di Quebec è l'ovvio risultato delle favorevoli condizioni della navigazione; ma non appena la navigazione poté raggiungere Montreal, la sua importanza declinò soprattutto perché Montreal si trova più nell'entroterra. Quest'ultima città è divenuta un punto cruciale di prim'ordine, non soltanto quale porto ma anche quale centro commerciale e industriale. Esiste il progetto di migliorare la navigabilità del

San Lorenzo rendendolo adatto anche ai grandi piroscafi che in tal modo potrebbero raggiungere i Grandi Laghi. Lo sviluppo di questa via fluviale lunga 225 miglia tra Montreal e i Laghi, è sostenuto dal Middle West degli Stati Uniti, e dagli stati sulle rive dei Grandi Laghi, poichè i coltivatori sperano in trasporti più a buon mercato per l'esportazione dei loro prodotti in Europa. Ottawa, capitale del Canada, è, come Washington, in posizione assai periferica, rispetto al paese nel suo complesso. Toronto ha assunto a poco a poco la funzione di centro raccogliitore e distributore per i Laghi orientali e occidentali a causa della sua favorevole posizione in mezzo ad essi. Winnipeg, il prossimo punto cruciale, costituisce l'entrata e l'uscita della Prateria canadese. Centro di distribuzione di una quantità di prodotti, Winnipeg deve la sua importanza alla sua ubicazione, alla confluenza del Red River con l'Assiniboine, su una piccola zona di terreno aperto all'estremità meridionale del Lago Winnipeg. Edmonton e Calgary sono i corrispondenti punti cruciali al margine occidentale della Prateria. Edmonton funge da centro commerciale per il nord-ovest e cioè il bacino del Mackenzie e la zona del Peace River, e le sue industrie si sono sviluppate in modo corrispondente: fabbriche di carne in conserva, macinazione di cereali, fabbriche di latticini. Calgary al piede delle montagne e nel valico delle Montagne Rocciose attraverso il quale passa la ferrovia, sorge sul luogo di un antico forte, alla confluenza dei fiumi Bow ed Elbow. Lo sviluppo di Vancouver è intimamente connesso con la ferrovia Canadian Pacific e all'apertura del Canale di Panama. La sua situazione è generalmente favorevole dato il ricco hinterland e il ben riparo Stretto di Georgia.

Il continente nord-americano è stato colonizzato da oceano a oceano. Vi è ancora molto spazio disponibile e tutto in esso è ancora in via di trasformazione. È giusto presumere che gli enormi agglomerati delle città statunitensi saranno a poco a poco decentrati e che gli spazi vuoti del Canada verranno colonizzati in maniera più sistematica che in passato. La frontiera della colonizzazione si sposta lentamente verso nord nel Canada, e la frontiera mobile che ha avuto una parte così importante nella storia degli Stati Uniti è scomparsa in conseguenza dell'unificazione del paese. Entrambi gli stati sono stati colonizzati per lo più da est a ovest, benché negli Stati Uniti la penetrazione da ovest sia stato un fattore non trascurabile, come pure l'ampia espansione della primitiva colonizzazione francese lungo la Valle del Mississippi.

Enormi problemi sono stati risolti con grande successo e grande immaginazione. Ma i compiti più importanti sono ancora da affrontare: i compiti di subordinare le possibilità economiche e tecniche ai fini umani e sociali che trasformeranno la struttura fisica dell'insediamento in un ambiente fondato non sulla tecnica ma sulla vita.

E. A. Gutkind

1) L. R. Jones e P. W. Bryan. North America.

2) E. Vourhis. Historic forts and trading posts of the French Regime and of the English Fur Trading Companies.

Le illustrazioni delle figg. 2 - 4 - 5 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 15 - 18 - 19 - 20 - 21 - 40 sono tratte dall'ATLAS of the HISTORICAL GEOGRAPHY of the UNITED STATES di Charles O. Paullin pubblicata dalla Carnegie Institution of Washington e dalla American Geographical Society of New York nel 1932, per gentile concessione degli Editori, cui siamo vivamente grati.

Le illustrazioni delle figg. 1 - 3 - 7 - 39 sono ricavate dall'ATLAS OF AMERICAN HISTORY - New York - Charles Scribner's Sons - 1943 per gentile concessione dell'Editore.



Veduta della montagna di San Javier, dalla città di Tucumán. Tutta la zona abbracciata nella fotografia (12.000 ettari) è stata acquistata per la costruzione della Città Universitaria.

La città universitaria del nord-ovest Argentino

L'Università di Tucumán, una delle sei dell'Argentina, è relativamente giovane; fu fondata nel 1914 come università provinciale, quando già da molti anni esistevano in Tucumán organismi isolati di carattere universitario. Nel 1921 fu trasformata in Università Nazionale. In questo primo periodo si svilupparono principalmente le specialità di Ingegneria, Chimica, Storia Naturale, Medicina regionale, Igiene sub-tropicale, ecc.

Nel 1931 con l'apporto del lascito del naturalista Miguel Lillo fu creato l'omonimo Istituto di Botanica e Zoologia. E così via via, l'Università si venne sviluppando con un ritmo accelerato fino al 1943. Nel 1948, dopo un periodo di relativa stasi, con l'entrata in vigore della importante legge universitaria nazionale, che diede un organico ordinamento alle università argentine e le fortificò attraverso la garanzia del concreto appoggio economico del governo, si iniziò una nuova fase evolutiva che fu orientata dinamicamente alla soluzione di audaci problemi organizzativi e funzionali completamente nuovi. Oggi l'università è in pieno sviluppo.

Per la sua posizione geografica Tucumán ha sempre avuto funzione di centro di una vasta zona del nord argentino. Fondata nel 1565, il suo nome servì un tempo per designare una estensissima regione, più che tre volte la superficie dell'Italia, che comprendeva sette delle attuali provincie argentine. Col tempo la designazione di Tucumán si restringe alla sola città destinata a riprendere in seguito il ruolo di capoluogo della provincia omonima.

Però attraverso le vicissitudini storiche fu sempre la città più importante, economicamente

e culturalmente, del nord-ovest. È nel quadro di questa funzione regionale che va esaminata la città universitaria di Tucumán che è chiamata oggi a soddisfare le necessità delle provincie di Tucumán, Jujuy, Salta, Catamarca, La Rioja, Santiago del Estero e buona parte delle «Gobernaciones» del Chaco e Formosa.

Fino ai primi lustri del nostro secolo le sole forze accentratrici di Buenos Aires e di Córdoba, attraevano i pochi privilegiati che potevano frequentare le università. Con quale danno per lo sviluppo culturale delle regioni periferiche è facile comprendere se si considera che, per esempio, Tucumán dista 1400 Km. dalla capitale Federale e Jujuy 2000.

Il diffondersi della cultura, l'aspirazione delle nuove generazioni a conseguire una laurea, il crescimento della popolazione, i principi di giustizia sociale hanno condotto il governo nazionale a fomentare il decentramento delle università. Secondo i principi di questo decentramento oggi Tucumán si trova a dover soddisfare alle esigenze universitarie della quarta parte della popolazione della repubblica. E il rapidissimo crecimiento dei suoi istituti e delle sue scuole hanno rapidamente traboccato dall'ampio edificio centrale dell'università per sparpagliarsi nella città in locali di fortuna, appartamenti o dipendenze rapidamente costruite nelle aree libere recuperabili. È una sistemazione provvisoria che intralcia e appesantisce tutte le attività dell'alto Istituto di studi e ricerche scientifiche.

Dovendo perciò impostare il problema della nuova città universitaria, il rettore e le autorità si trovarono a dover affrontare per primo il punto tutt'altro che facile dell'ubicazione.

Tucumán, che conta 200.000 abitanti, come quasi tutte le città fondate nell'epoca coloniale, sorge in zona pianeggiante. Verso sud ed est si estende indefinita la pianura, verso nord l'orizzonte è chiuso da una estesa catena montagnosa, verso ovest, molto prossimo alla città, si erge il cerro di San Javier. Tenendo conto della naturale espansione della città verso le balze più salubri di questa montagna, in direzione nord-ovest, la ricerca dell'area per la città universitaria si è orientata, a nostro giudizio opportunamente, verso San Javier.

Nessun punto della solatia e umida pianura potrebbe offrire le condizioni climatiche della montagna né offrire un ambiente naturale tanto propizio allo sviluppo fisico e intellettuale dei giovani, tanto conciliatore allo studio e alle ricerche.

La ubicazione, relativamente periferica, che si è prescelta e la funzione specifica di centro di studi e di ricerche che si vuol dare alla città universitaria di Tucumán, hanno imposto lo studio di un complesso progetto non solamente degli edifici universitari, ma insieme di tutti i servizi necessari a una comunità urbana autonoma.

Il sistema educativo residenziale che si è adottato, prevede il raggruppamento degli edifici corrispondenti in un «campus» che comprenda aule, laboratori, biblioteche e abitazioni di studenti e professori, zone sportive, teatri, ecc.

Le autorità universitarie considerano che l'ambiente che così si crea, sarà ideale per lo studio, le ricerche scientifiche, la meditazione e il perfezionamento dei principi di collaborazione.

A sinistra: La posizione continentale di Tucumán. La zona regionale d'influenza della Università abbraccia tutto il Nord-Ovest del paese con le provincie di Jujuy, Salta, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, La Rioja, e parte del territorio del Chaco e Formosa. Si tratta di una superficie che corrisponde a un quarto dell'intera Repubblica.

Sotto: Planimetria generale della zona. La città di Tucumán è a 400 m. sul livello del mare, il centro secondario della città Universitaria a 700 m. e il centro principale a quota 1200.



La città universitaria del nord-ovest Argentino *(segue)*

Il terreno espropriato ha una superficie di 18.000 ettari, che abbraccia una parte boscosa del monte e una zona pianeggiante, specie di piccolo altipiano, a quota media di 1200 metri sul livello del mare (con un dislivello di 700 metri rispetto alla città) dove sorgeranno gli edifici principali.

Lo studio generale comprende perciò:

- 1) installazioni propriamente universitarie;
- 2) abitazioni;
- 3) servizi per una comunità prevista di 20.000 abitanti.

La zonizzazione è stata così suddivisa:

nucleo principale a quota 1220, occupa una superficie di 100 ettari e comprende: istituti universitari, centro civico, casa dello studente, centro sportivo, stazione della funicolare;

nucleo secondario a quota 700, occupa una superficie di 250 ettari e comprende: città ospedaliera, istituti agrari, orti e campi sperimentali, abitazioni, zona sportiva, stazione inferiore della funicolare;

zone propriamente residenziali

a) 30 ettari a quota 1400, case lineari per 500 abitanti con servizi principali;

b) 20 ettari a quota 1115, case lineari per 1500 persone con servizi principali;

c) zone minori con case a schiera e case isolate.

zone di riserva aree forestali, agricole e per parchi biologici.

Un così vasto programma di lavoro per la creazione di una vera e propria comunità di circa 20.000 abitanti, ampliabile a 30.000, ha imposto lo studio immediato dei principali servizi occorrenti, principalmente dell'approvvigionamento d'acqua e delle arterie di allacciamento.

L'acquedotto attualmente esistente nella zona è appena sufficiente alle esigenze attuali. Né si è considerato conveniente studiarne lo ampliamento. Si è preferito costruire due grandi depositi per immagazzinare l'acqua che abitualmente si perde nei periodi di pioggia, e costituire così una riserva per i periodi di siccità, e procedere allo studio di un impianto definitivo. La soluzione di questo problema, definita dopo accurati studi e rilievi, è costituita da un acquedotto a gravità, lungo 23 Km.



Sopra: Il plastico, inserito in una fotografia di rilevamento aereo, indica nel centro le zone principali di residenza (vivienda), degli edifici universitari (universidad), del centro civico (centro comunal), delle zone sportive (deporte); nel centro secondario lo stazione della funicolare, il centro ospedaliero (hospital), la scuola di agricoltura (escuela de agricultura), abitazioni (vivienda), ecc.

Sotto a sinistra: Plastico con il percorso della funicolare che, con una pendenza media del 18,47%, e con un percorso di 2642 metri, vince il dislivello di 473,75 m. La funicolare servirà per il trasporto passeggeri e merci.

Sotto a destra: Zona dove stanno sorgendo gli edifici per l'insegnamento universitario.





che, con ripresa dal fiume Anfama a quota 1480, conduce ai serbatoi nella zona alta, 1400 m. s. l. m., dell'area interessata.

Le condutture saranno in tubi di acciaio senza saldatura di 30 cm di diametro. La portata è di 80 l per secondo, quantità largamente sufficiente per la popolazione prevista e che tiene conto del possibile accrescimento fino a 30.000 abitanti. Il consumo medio giornaliero per persona computato è di 230 litri. L'acquedotto già aggiudicato per parti a diverse ditte è stato iniziato a principio d'anno.

Anche il problema dei rapidi e agevoli allacciamenti con la città è stato studiato integralmente. Attualmente una unica strada conduce alla zona principale di Città Universitaria con uno sviluppo di 30 Km dalla piazza principale di Tucumán. Per le sue caratteristiche questa strada può essere divisa in due tronchi. Il primo, di 13,5 chilometri, ha un andamento rettilineo con pendenze minime, è asfaltato, si sviluppa nella zona pianeggiante. Dal Km 13,5 al Km 23,4 la sezione stradale si restringe e con forti pendenze (fino al 10%) giunge alla vetta. In questo secondo tratto la strada, che non è più asfaltata, obbliga a velocità prudenziali e può essere pericolosa per un traffico intenso, date le molte curve (persino 8 m di diametro) e la ridotta carreggiata di soli 5 m.

Un accurato studio fotografico ha facilitato il tracciamento di una strada che con soli 26 Km di sviluppo, lungo il quale le curve hanno un raggio minimo di 80 metri, e medio di 140,

e che non supera in nessun punto il 6% di pendenza, permette una maggiore rapidità di collegamento e un più alto margine di sicurezza. Questo tracciato utilizza 11 chilometri del tronco asfaltato della strada esistente e permetterà una velocità media, in tutto il percorso di 60 Km. Si ridurrà così a 30 minuti il tempo medio per il percorso che adesso si compie in un'ora.

Il collegamento del nucleo principale con il nucleo secondario della città universitaria e la convenienza di disporre di mezzi di trasporto rapidi, economici e capaci, ha richiesto lo studio di una funicolare che partendo da quota 740 conduce alla quota 1210 con un percorso di due chilometri e mezzo. La pendenza media è del 18,47%, il tempo di un percorso 9 minuti e la capacità di trasporto 2.600 persone per ora. La funzione principale della funicolare è di collegare i due nuclei della città universitaria, ma sarà un elemento importante anche per il trasporto delle merci e per il rapido flusso e deflusso di persone nelle ore di punta dei giorni festivi e in occasione di riunioni per grandi spettacoli o competizioni sportive. La stazione inferiore che è collegata con il tronco asfaltato della strada esistente permetterà facili coincidenze con i servizi pubblici urbani di Tucumán.

Dei 18.000 ettari che costituiscono i terreni della città universitaria i residui della selva sub-tropicale ne ricoprono una superficie di oltre 10.000 distribuiti principalmente sulle

falde del monte, dove la pendenza è maggiore; la parte di altipiano è priva di vegetazione consistente. Lo sfruttamento irrazionale e sistematico ha fatto scomparire le essenze più pregiate, e quelle che ancora restano potranno essere presto sopraffatte dall'espansione di quelle esistenti. Gli ultimi residui di questa selva sub-tropicale, che un tempo ricoprirono tutta la zona di Tucumán, e che in parte furono sacrificati per dar luogo alle coltivazioni della canna da zucchero, debbono essere difesi e fortificati, perchè costituiscono un prezioso campo per la ricerca scientifica, per lo svago, per la difesa dall'erosione. E d'altra parte si dovrà provvedere anche a un intenso programma di piantagioni nelle zone preselezionate per l'insediamento e che attualmente sono sprovviste di vegetazione ad alto fusto.

Per provvedere a queste esigenze si è creato un vivaio che produce annualmente 300.000 piante, 100.000 delle quali ogni anno si rendono disponibili per il trapianto.

Oltre a questo vivaio principale che già da un anno è in pieno funzionamento, si stanno installando vivai minori di acclimatazione a distinte quote di altezza. La finalità di questi vivai è di poter adattare, attraverso trapianti stagionali, al clima della zona principale specie oggi là sconosciute e costituire masse di protezione per le altre specie e influenzare la formazione del micro-clima.

Considerando la vastità dell'area non può sfuggire quanto possa contribuire alla ricostituzione e creazione dell'ambiente naturale

In alto: Piantino della zona principale della Città Universitaria.
Sotto: Altre vedute aerea del piantino.



La città universitaria del nord-ovest Argentino *(segue)*

la cura con cui si affronta il problema della vegetazione. Si prevede la creazione: di parchi, giardini, di cortine di protezione dai venti dominatori, di alberate lungo le strade, oltre alla ricostituzione del patrimonio silvico.

La vita organizzata e sociale di una comunità di 20.000 abitanti richiede un centro civico piuttosto complesso. I progettisti hanno contribuito, con l'impianto di una struttura generale d'eccezione, a mettere in evidenza l'importanza di questo centro civico.

Essenzialmente si comporrà di una grande tettoia a volte geodetiche coniche, sotto la quale si raggruppano: teatro, cinematografo, locali per esposizioni e conferenze, museo, sale di musica e locali di svago. Tutti i servizi, amministrativi, municipali e di uffici pubblici, così come quelli commerciali, di vendita e di approvvigionamento. Tutti questi elementi si sviluppano liberamente attorno a una piazza coperta, provvista di ampie zone di parcheggio per veicoli, a differenti livelli. Questo centro civico, al quale si incorpora la stazione di arrivo della funicolare, a 1219 metri di altezza sul livello del mare, si affaccia sulla pianura di Tucumán come un ampio balcone dal quale si gode un panorama che abbraccia la città in basso e le alte vette della Arconquija in alto.

Gli impianti sportivi distribuiti su terrazze scalonate sono ubicati a quote variabili di 20-30 metri più basse della linea principale dei percorsi. Sono compresi tra il gruppo principale degli edifici universitari, della casa dello studente e del centro civico. La zona risulta protetta dai venti dominanti, ed è aperta verso il panorama della valle.

Lo stadio per 30.000 persone è ricavato in un anfiteatro naturale che permette lo sviluppo delle gradinate sulla pendenza del terreno.

Alcuni dei principali edifici, come la casa dello studente, e il principale nucleo universitario, sono in corso di costruzione o già progettati. I nuclei di abitazione concepiti come unità vicinali, si compongono di case isolate o di case multipiani; in entrambi i casi dispongono dei servizi comuni essenziali e di giardini di infanzia, campi di gioco, scuole elementari e di una cooperativa di consumo. Come primo passo per il trasferimento nella nuova sede di un nucleo iniziale si è già realizzata la costituzione di sei grandi Quonset metallici con una superficie totale di 9000 metri quadrati. In esso si installano: l'ufficio delle costruzioni universitarie, l'Istituto di Architettura, un ristorante per 300 persone, sale di riunione, cooperativa e alloggio per 110 persone.

Altri alloggi per 150 persone sono in corso di costruzione in forma di casette individuali in cemento armato; una parte del personale in un primo tempo del funzionamento si trasferirà giornalmente da Tucumán.

L'idea grandiosa di questo progetto, che è già avviato alla realizzazione, assume particolare valore per la ripercussione che può avere nell'ambiente in cui sorge.

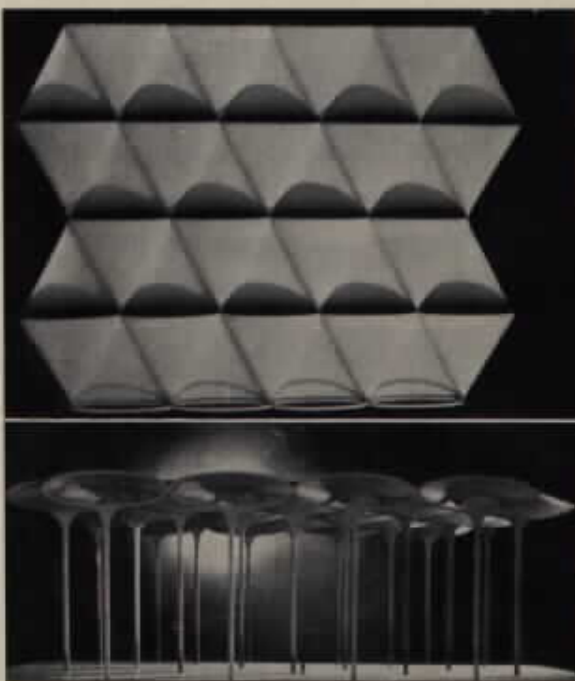
Tucumán, fino ad oggi, non aveva dimostrato di saper apprezzare il grande vantaggio di



Sopra: Vista generale del centro civico.

Sotto: Modelli della struttura speciale per la copertura del centro civico.

In basso: Prospetto del primo nucleo della casa dello studente.



avere, alle porte, una meravigliosa montagna, con un clima gradevole che registra una media annuale di 15° contro i 18° o 19° della attuale città con quasi sei mesi di estate.

La creazione del « campus » universitario in questo ambiente, che ovviamente ha incontrato resistenze nell'ambiente conservatore locale, presenterà perciò il duplice vantaggio di creare una organica città universitaria americana, vero centro culturale del nord-ovest argentino, aperta anche agli studiosi delle vicine repubbliche; nello stesso tempo costituirà il primo impulso per il graduale trasferimento della zona residenziale di Tucumán

alla montagna. La realizzazione integrale del progetto richiederà ancora parecchi anni, se non si potranno rimuovere gli inconvenienti che hanno determinato il ritmo iniziale dei lavori.

La rigidità programmatica di alcuni complessi architettonici, come è possibile apprezzare dalle fotografie dei plastici, potranno essere superate dagli ulteriori studi. La zonizzazione, generalmente buona, e la impostazione degli studi di progetto, costituiscono un dato positivo fondamentale sul quale c'è da sperare possano evolvere le varie fasi della realizzazione dell'opera.



Indagine sociale a Bogotà

di Jorge Kibedi

Uno dei problemi più gravi e di maggior importanza dei paesi latino-americani è la mancanza di abitazioni adeguate: tra gli enti che maggiormente se ne occupano figura l'ufficio del Piano Regolatore di Bogotà, alla cui redazione, iniziata qualche anno fa, hanno collaborato gli architetti Le Corbusier, Wiener e Seri.

Fig. 1. L'autore dell'articolo, accanto alla statua del Chibcha, divinità del Chibcha, antichi abitanti dell'Altiplano di Bogotà.

La Sezione per le ricerche sociali e statistiche del Piano Regolatore di Bogotà ha predisposto un programma di inchieste sistematiche su alcuni punti fondamentali per la pianificazione e riorganizzazione della capitale colombiana: origine territoriale e sociale dei bogotani; distribuzione sociale e professionale della popolazione; lavoro e condizioni lavorative; standard di vita e di abitazione; problemi di igiene e di alimentazione; analfabetismo e problema scolastico; vita familiare e problemi domestici; criminalità, delinquenza infantile e prostituzione, tensioni politico-sociali, ecc.

Metodologia.

Per assicurare la maggior efficacia di queste ricerche furono formate squadre miste, composte da architetti, medici, sociologi, pedagoghi, assistenti sociali, sacerdoti e universitari delle diverse facoltà. Mentre si effettuavano i primi sondaggi territoriali e le prove metodologiche su alcuni problemi particolari, varie squadre dipendenti dalla Sezione Ricerche del Piano Regolatore andavano preparando gli schedari tipici per lo studio dei problemi sopra citati.

Queste ricerche permisero di raccogliere materiale prezioso sui problemi più gravi, agevolando così il lavoro di progettazione del Piano Regolatore, e favorendo la collaborazione attiva e interessata dei Comitati di miglioramento dei quartieri, delle parrocchie, delle scuole di servizio sociale e dei gruppi delle diverse università locali.

La Sezione per le ricerche sociali si trasformò a poco a poco in un Archivio vivente dei problemi della città e raccolse intorno a sé la maggior parte dei professionisti preoccupati del progresso della capitale, organizzando una serie di riunioni e discussioni sui problemi attinenti all'equilibrio sociale e politico di Bogotà.

Queste ricerche dimostrarono l'impossibilità

di svincolare i problemi sociali dal problema tecnico del finanziamento e della costruzione di quartieri sani e confortevoli per la popolazione mal alloggiata.

Formazione professionale insufficiente.

Se si domanda ai nuovi arrivati a Bogotà quali siano i loro progetti e la loro preparazione professionale, la risposta è quasi sempre la stessa: « Qualunque cosa può andare, un lavoretto che sia, in qualunque posto... ».

Il 50% degli adulti non sa né leggere né scrivere: o perché non hanno mai frequentato scuole, o perché hanno dimenticato completamente il poco che avevano potuto imparare durante i pochi mesi di frequenza. I risultati di una nostra inchiesta fra gli operai dimostrano altresì che solo il 20% ebbe una formazione professionale qualunque, anteriore all'entrata nell'industria nella quale sta attualmente lavorando; e le officine-scuola hanno una capacità pari solo all'8% della gioventù operaia di ambo i sessi della capitale colombiana.

Manca completamente lo spirito professionale e la consuetudine di cambiare professione raggiunge estremi addirittura tragicomici. Nei quartieri meridionali di Bogotà la maggior parte dei capi famiglia passarono, durante gli ultimi dieci anni, attraverso non meno di dieci impieghi o mestieri diversi!

Ecco alcuni casi tipici:

P. M. - 33 anni: occupazioni: lift - calzolaio - portinaio - impiegato commerciale - autista - commerciante in generi alimentari - poliziotto - muratore - giardiniere.

F. G. M. - 34 anni: falegname - muratore - operaio industriale - venditore ambulante - conduttore d'autobus - carceriere - maestro - proprietario di una sala di biliardo - commerciante.

Questa mancanza di continuità e di tradizione nelle professioni è una tipica malattia sud-americana, manifesta in tutte le classi sociali: dai Ministri fino ai mestieri più insignificanti, dappertutto riscontriamo questo antirivincimento continuo. Siccome non esistono praticamente impieghi vitalizi, qualunque persona può essere buttata sulla strada in qualunque momento e da qualunque impiego; questo fatto sociologico porta necessariamente alla superficialità: « saper di tutto un poco e non conoscere nulla a fondo ». Per colpa di questa anarchia istituzionalizzata, l'amministrazione, la produzione e il commercio sono una sola catena d'iniziativa spesso condannata al fallimento prima ancora di incominciare; in simili condizioni di discontinuità è praticamente impossibile realizzare un qualsiasi piano di lunga portata. Questa stessa mobilità permanente del personale industriale rende difficile la formazione di uno spirito di corpo negli enti industriali e impedisce l'acquisizione della « routine » necessaria per consentire un buon andamento dei lavori. In simili circostanze di instabilità personale non si può nemmeno pensare a organizzare corsi di formazione professionale e di perfezionamento tecnico: in una settimana sono molti che non frequentano più, o perché hanno lasciato l'impiego, o perché hanno già esaurito la pazienza e l'interesse per continuare a perfezionarsi.

Bilancio familiare.

Per le ragioni sopra esposte, più della metà della popolazione attiva della classe operaia (che è senza dubbio molto ridotta data l'elevata percentuale di elementi non produttivi: vagabondi, malati, vecchi, bambini, ecc.) guadagna meno di 150 pesos mensili.

Questa situazione, di per sé difficile, è ancora aggravata dalle scarse nozioni pratiche delle donne di casa sull'arte di risparmiare e di

Fig. 2 e 3. - Vedute della Esposizione del Piano Regolatore di Bogotà. Le indagini hanno dimostrato che occorrono 35.000 vani, senza tener conto dell'accrescimento demografico naturale.





Fig. 4. - A sinistra: Bogotá, nella savana dell'Altiplano Colombiano (300 giorni di pioggia all'anno).

Fig. 5. - sopra: La Cattedrale di Santa Fe di Bogotá nella piazza Bolívar.



6	7	8
9	10	11

Fig. 6. - A poco a poco la Bogotá moderna sostituirà la città coloniale, secondo i lavori del Piano Regolatore.

Fig. 7. - La Carceri Septima, già Calle Real, strada principale di Bogotá.

Fig. 8. - Bogotá cresce e si trasforma. Coll'intervento del Piano Regolatore si aprono grandi viali, si demoliscono quartieri insalubri, e dappertutto crescono edifici moderni e ampi.

Fig. 9. - Esempio che dimostra la necessità d'un Piano Regolatore per risolvere i problemi della circolazione.

Fig. 10. - Mercato nel cuore della capitale.

Fig. 11. - Le nuove sistemazioni urbanistiche di Bogotá possiedono già parchi, zone verdi, campi di gioco e centri sociali.

Fig. 12. - A sinistra: La città cresce in altezza...

Fig. 13. - A destra: La strada coloniale sale verso le montagne.





Fig. 14. - La Calle Real. Il passato e il futuro (si vedono la parte antica, strettissima, colle sue case coloniali, e gli edifici di costruzione recente).



Fig. 15. - Negli ultimi anni crebbero edifici moderni là dove dieci anni fa esistevano soltanto case d'un piano dell'epoca coloniale.



Fig. 16. - «Alturas» a Bogotá. Bogotá si trova in piena rivoluzione urbanistica.

distribuire intelligentemente le entrate, secondo le necessità più fondamentali. Esiste quindi uno squilibrio tipico nello standard di vita, nell'alimentazione e nel tipo di abitazione.

Ecco come si svolgono le cose:

Il sabato c'è abbondanza di tutto; è arrivato il salario settimanale. Una gran parte dei capi economici della famiglia incomincia già a ubriacarsi nel primo pomeriggio. Se avanzano soldi, la madre provvede a far le spese: sabato e domenica quindi si mangia molto, anzi troppo. Difatti il lunedì quasi tutti soffrono di indigestione dovuta all'eccessiva alimentazione. Il martedì in casa non rimane niente o quasi: né viveri né soldi. Incominciano così la fame, i prestiti, le difficoltà. Questo dura fino al prossimo sabato, quando ricomincia la stessa storia: ubriacatura, troppa alimentazione, malessere, e fame.

La distribuzione tipica delle spese nella classe operaia proletaria è la seguente:

Abitazione	20%;
Alimentazione	40%;
Alcool	30%;
Vestiti e varie	10%.

È evidente la mancanza di una buona distri-

buzione delle spese; basterebbe, ad esempio, la metà di quello che si spende nel bere per migliorare considerevolmente l'alimentazione e l'abitazione della gente povera.

L'abitazione operaia a Bogotá.

In diciotto mesi di lavoro il Piano Regolatore ha fornito un catasto delle case tipiche della classe operaia bogotiana, e dopo aver localizzato, con vari sondaggi, gli isolati da analizzare, ha studiato a fondo le caratteristiche di seicento case proletarie rappresentative. Le insufficienze più frequenti, che influiscono naturalmente in forma decisiva sulla vita familiare, morale e culturale, degli abitanti, ecc. si possono riassumere come segue:

Situazione edilizia.

32% delle case esaminate danno sulla strada, di modo che dal marciapiede si passa direttamente all'alcova familiare. La polvere, la sporcizia della strada, l'acqua piovana (a Bogotá piove per circa 300 giorni all'anno) penetrano in queste case senza incontrare alcun ostacolo,

dato che nella maggioranza dei casi le finestre non esistono e la famiglia è costretta a tener la porta aperta per poter adempiere alle faccende domestiche.

27% delle case si compongono di un «patio», quasi sempre di terra, lungo le cui pareti si allineano casupole o baracche di legno e di lamiera; in queste abitazioni «domenicali» (perché generalmente costruite durante il tempo libero della domenica) e improvvisate, trovano alloggio famiglie intere.

18% delle case è del tipo di «taudis» proletario: un lungo corridoio con stanze piccole e buie da ambo i lati. Generalmente ogni famiglia, compresi figli, parenti e cani, occupa un'unica stanza.

23% delle famiglie vivono in case originariamente unifamiliari nelle quali affittano non più di una camera.

L'ambiente.

Alcune delle case, come già abbiamo detto, danno direttamente sulla strada; altre non hanno nemmeno finestre; la maggior parte di queste ultime aprono sul patio comune, dove si fa

Fig. 17. - Baracca tipica abitata.



Fig. 18. - Quartiere tipico nel Sud di Bogotá, e si costruisce senza piano.



cucina, bucato, ecc. Molte stanze sono addossate a una parete, l'unica vista è quindi quella di un muraglione coperto di fuliggine che finisce di levare il poco sole che potrebbe ancora penetrarvi.

Questo ambiente deprimente contribuisce a far sì che gli operai approfittino di ogni occasione per evadere dall'ambiente domestico, cercando distrazione nell'alcool o altrove: la casa per migliaia e migliaia di famiglie, finisce di rappresentare soltanto il luogo dove si passano le ore del sonno.

Rumori e odori.

In queste condizioni è evidente che tutti i rumori prodotti dal traffico, dalle baruffe domestiche, dal pianto dei bambini, dall'osteria, ecc. finiscono di distruggere l'intimità della casa operaia e non consentono di godere di un riposo tranquillo. Insieme ai rumori giungono anche gli odori dalle cucine, dagli impianti sanitari in cattivo stato, dalle stanze insufficientemente ventilate cariche dell'odore dei corpi sporchi per mancanza di bagni, di educazione igienica, di vestiti e di cambi frequenti, (quando la cucina non si trova addirittura dentro la stessa stanza!).

Carattere e materiali delle abitazioni.

La mancanza di educazione estetica, domestica e igienica degli abitanti è caratteristica e il disordine incredibile. Le donne di casa ignorano l'arte di decorare le loro case con elementi semplici e di buon gusto; le pareti sono coperte di stampe di stelle del cinema seminude e ritagli di giornali, mescolate a immagini di santi e di vergini, ecc. Per mancanza di spazio e di ripostigli la casa si trova in uno stato permanente di caos e anarchia; la pulizia naturalmente diventa ogni giorno più difficile, le spazzature si ammucchiano e i parassiti pullulano.

I materiali da costruzione più comuni sono il fango, il legno, la lamiera e, nelle case proletarie, i mattoni di cattiva qualità. Umidità e vento vi trovano facile accesso favorendo il diffondersi dei reumatismi e della tubercolosi.

Fognature.

Il sistema di fognature è molto primitivo. Spesso le acque luride sono portate direttamente alla strada: a essa vanno ugualmente i rifiuti e i resti degli alimenti in decomposizione. Questo fattore contribuisce naturalmente alla propagazione delle malattie infettive attraverso tutta questa immondizia che si accumula e nella quale razzolano bambini ed animali.

Attrezzature e servizi.

In tutti i quartieri visitati il numero dei gabinetti era insufficiente per il numero degli inquilini: per questa stessa ragione, naturalmente, si trovano spesso in pessime condizioni e ridotti a una vera e propria fonte d'infezioni e di malodori. Altrove non esiste né impianto di acqua, né di scarico; in altri casi, infine, il gabinetto non esiste affatto.

Un'altra calamità di molte famiglie operaie è l'inesistenza di una cucina propriamente detta: o la cucina funge allo stesso tempo da camera da letto o è collettiva e mal costruita, oppure infine c'è soltanto un focolare o una stufa all'aperto. La mancanza di posto adeguato per cucinare contribuisce in gran parte alla cattiva qualità e preparazione degli alimenti: la cucina si fa come si può pur di placare la fame. In quanto agli altri servizi (bagno, lavatoio, dispensa, ecc.) si può dire che non esistono affatto nella maggior parte delle case povere. Il mobilio è poverissimo e incompleto. L'unico mobile propriamente detto è il letto, generalmente un semplice tavolato. Tavole e seggiole, quando ci sono, sono molto primitive e in numero insufficiente. Gli armadi esistono molto di rado. La roba è tenuta in casse e bauli che servono allo stesso tempo da sedile e da tavolo.



19 20

21 22

23 24

25 26

27 28

29 30

31 32

33 34

35 36

37 38

39 40

41 42

43 44

45 46

47 48

49 50

51 52

53 54

55 56

57 58

59 60

61 62

63 64

65 66

67 68

69 70

71 72

73 74



Fig. 19. - « Casa operaia ». Nemmeno una finestra, però la pioggia entra dal tetto...

Fig. 20. - La strada principale d'un quartiere operaio.

Fig. 21. - In molti quartieri operai l'acqua bisogna andarla a cercar lontano e le famiglie fanno il loro bucato, presso le fontane.

Fig. 22. - La coda per andare a prender l'acqua. Occorrono poi 20-30 minuti fino a casa.

Fig. 23. - Decorazione della casa: strazzo di giornali vecchi.

Fig. 24. - Densità per letto: 3,2.

Fig. 25. - Abitazione tipica.

Fig. 26. - Interno tipico di una casa operaia: cucina, camera da letto, pranzo, salotto e dispensa!



Fig. 31. - Il Plano Regulatore partecipa alle campagne d'educazione popolare spiegazione dei vantaggi della «soya».

Fig. 32. - Li educa la strada! (Per i 4,5 della gioventù bogotana in età scolastica non esistono scuole).

Fig. 33. - Scuole. Affollamento, insufficienza di banchi, di suppellettili scolastiche, di maestri preparati.

Fig. 34. - Il Plano Regulatore mediante le sue squadre della Sezione di Ricerche Sociali organizza corsi di dietetica, puericultura, igiene, formazione professionale per elevare il livello morale, professionale e culturale del popolo, affinché possa intervenire attivamente nel miglioramento del proprio ambiente.

Fig. 20. - «Lavenencia». Metodi primitivi di produzione.



Fig. 21. - La responsabilità verso le generazioni future impone la creazione di ambienti sani e di nuove condizioni di vita.

Numero di persone per camera.

La media — nelle abitazioni da noi esaminate — era di 5 persone per camera; nei quartieri proletari del sud si arriva fino a 7-8. Durante il Censimento Nazionale abbiamo trovato centinaia di famiglie di più di 12 persone alloggiate in una stanza e 3 o 4 persone per letto.

Condizioni di lavoro.

Per tre secoli Santa Fè de Bogotá crebbe armonicamente come tutte le altre città coloniali spagnole: aveva le sue «cuadras» alla scala dell'uomo, le sue strade alla scala del mulo. Arrivare alla capitale, situata a quasi 3000 metri di altezza e circondata da montagne ancora più alte, non era impresa facile fino a pochi anni addietro. Partendo dal porto di Baranquilla sulla costa atlantica, il viaggiatore impiegava da quattro a cinque settimane di viaggio, lungo il fiume Magdalena prima, quindi a dorso di mulo. Da Buenaventura, porto sulla costa pacifica della Repubblica, s'impiegavano da sette a dieci giorni per raggiungere la capitale chiusa fra le montagne e il viaggio era certamente molto disagiato.

Durante la seconda guerra mondiale incominciò lo sviluppo in grande scala dell'aviazione commerciale, seguito dalla rapida moltiplicazione e crescita dell'industria. Questo fenomeno, come è facile immaginare, avvenne senza nessuna pianificazione preliminare, senza « zoning », senza alcuna relazione colla rete dei trasporti, con l'ubicazione dei quartieri operai, e senza collegamento pratico con le stazioni terminali.

Ne risulta oggi una perdita enorme di ore e di energia, tanto per la classe operaia, quanto per la cittadinanza in generale: tre quarti degli operai bogotani sprecano dalle due alle tre ore al giorno nell'attesa dell'autobus e nel tragitto tra la casa ed il lavoro; si può dire che ben dieci milioni di ore utili risultano perse annualmente per questa sola causa. Questi lunghi percorsi contribuiscono alla stanchezza del lavoratore e a un rendimento ridotto nelle fabbriche, mentre la impossibilità di pranzare in casa tende praticamente ad annullare la vita familiare.

Analfabetismo.

L'analfabetismo è un altro esempio della interrelazione tra abbandono della comunità e i suoi mali sociali.

A Bogotá esistono scuole per 20.000 bambini (e molte di queste sono deficienti di servizi sanitari, banchi, suppellettili scolastiche o maestri bene preparati), ma più di 80.000 bambini non possono andare a scuola per mancanza di edifici e di maestri. Si vede quindi che quattro quinti della gioventù bogotana in età scolastica crescono in condizioni di completo analfabetismo. Senza mezzi e rimedi urgenti ed efficaci, il numero di analfabeti sarà in continuo aumento nei prossimi anni, e con esso cresceranno e si rafforzeranno il vagabondaggio, la irreligiosità, l'immoralità, la prostituzione e la criminalità: attraverso questa massificazione progressiva si perderà ogni giorno di più la stabilità politica, sociale ed emotiva della popolazione della capitale.

La necessità di una pianificazione integrale della città.

Se si riflette su alcuni dei mali sociali latino-americani: sovra popolazione e promiscuità, cattive abitazioni, mancanza d'igiene, alcoolismo, denutrizione, mortalità infantile elevata, analfabetismo culturale, professionale e politico, scarsa capacità di rendimento al lavoro, parassitismo sociale, ecc., ci si rende conto che per esser in grado di risolvere una simile complessità di problemi riguardanti la pianificazione e la riforma urbanistica di una città, il Plano Regulatore deve collegarsi a tutte le forze vive della città, sulla base di una cooperazione attiva e coscienziosa colle autorità ufficiali dei diversi rami e con i movimenti e gruppi privati che stanno lavorando allo stesso scopo: associazioni di tecnici e specialisti, sindacati, università, laboratori e seminari annessi, ecc.

Le esperienze di decine di paesi come il Canada, il Brasile, l'Inghilterra, l'Olanda, la Nuova Zelanda, l'India, ecc., dimostrano che i tentativi di urbanistica parziale, allargamento di strade, costruzione di qualche quartiere nuovo « per i poveri », trapianto di qualche fabbrica, zonizzazione titubante: in altre parole, l'impostazione urbanistica superficiale e unilateralmente tecnica, non possono migliorare la situazione di un agglomerato urbano e spesso non fanno altro che aggravare i problemi. Specialmente nei paesi « insufficientemente sviluppati » come sono la maggioranza delle repubbliche latino-americane, la rapida crescita della popolazione, degli agglomeramenti urbani, delle fabbriche, dei trasporti, creano problemi così complessi che nessun governo — meno che mai le singole amministrazioni municipali — sono in grado di risolvere isolatamente in forma soddisfacente e durevole.

Prima di poter demolire le decine di migliaia di case malsane o sovraffollate, di iniziare la costruzione delle nuove unità e quartieri residenziali su un piano di convivenza sociale e di zonizzazione armoniosa, di introdurre i parchi e i campi da gioco in tutte le parti della città, per contribuire al decentramento e alla formazione di comunità organiche, dobbiamo dedicarci al lavoro di *formazione integrale* del popolo.

Nostro scopo era abituare gli abitanti stessi dei quartieri poveri a studiare i loro problemi quotidiani affinché potessero imparare a poco a poco a contribuire essi stessi, i primi interessati, al loro miglioramento sociale, economico e morale.

Per avanzare in questa campagna in favore di una *autoassistenza orientata*, volevamo seguire le esperienze dei *Centri Sociali* (Community Centres) già stabiliti in varie città del mondo: Chicago, Callao, Sao Paulo, Amsterdam, Liegi, Budapest, Varsavia, Burgos, Parigi, ecc. In stretta cooperazione col Servizio Sociale, con le squadre composte da universitari e da professionisti del Piano Regolatore e con le principali associazioni e istituti tecnici e professionali, iniziamo questa penetrazione coordinata nei quartieri più bisognosi della capitale, attraverso i diversi servizi dei Centri Sociali.

Come ebbe occasione di osservare in molti paesi europei e americani, le opere parziali non danno buoni risultati: tentare, per esempio, di migliorare la gioventù senza modificare l'ambiente circostante, è un errore fondamentale che frustra gli sforzi più seri e più costanti.

Gi proponemmo quindi di lavorare in ogni strato sociale, in tutti i gruppi di età, di sesso e di professione, mediante l'organizzazione di servizi diversi che si intrecciano e compensano a vicenda: asilo-nido; scuola diurna; corsi di arti e mestieri; corsi per adulti; ambulatori; sport; giochi e svaghi; visite domestiche; servizio di collocamento; servizio d'informazione e di difesa giuridica; cooperativa; comitati per il miglioramento e lo sviluppo, ecc.

Cercheremo di esporre brevemente alcuni degli aspetti più interessanti di tali servizi speciali e dell'influenza che essi possono esercitare nell'opera di rieducazione integrale della comunità.

L'*asilo-nido* introduce un cambiamento rigeneratore nella vita, nella alimentazione e nelle abitudini dei bambini dei quartieri operai. Mediante i giochi e gli sport dell'asilo, sotto la vigilanza e le cure delle direttrici, i bambini riceveranno una formazione morale e religiosa adatta alle necessità dell'ambiente e verranno iniziati alle nozioni fondamentali di igiene, canto, cameratismo e civismo; nello stesso tempo l'alimentazione adeguata contribuirà a prevenire molte malattie, soprattutto la tubercolosi e i reumatismi.

La *scuola diurna* del Centro Sociale consentirà ad una notevole percentuale della gioventù del quartiere di imparare le nozioni più indispensabili in materia di religione, lettura, scrittura, aritmetica, geografia, storia e civismo.

Nello stesso tempo, per mezzo dei *Corsi di arti e mestieri*, dietetica, puericultura, igiene,

infermeria, pronto soccorso, tessitura, modisteria, falegnameria, giardinaggio, cooperativismo, ecc., si potrà coordinare l'educazione culturale, civica e professionale degli abitanti, in modo da abilitarli a guadagnarsi decentemente la vita.

Questi corsi, mentre da un lato portano la famiglia ad una migliore formazione professionale, ad un maggior benessere materiale e ad un più alto livello culturale economico e sociale, dall'altro favoriscono lo sviluppo di piccole industrie domestiche o collettive.

Una parte dei guadagni ricavati da queste industrie potrebbe anche servire per la creazione di un piccolo fondo per aiutare i giovani appartenenti al Centro nei loro primi passi nella vita economica. Un'altra parte infine dovrebbe essere destinata alla manutenzione dello stesso Centro Sociale.

I *corsi per adulti* (corsi e conversazioni che possono essere integrati da proiezioni di film, diapositive o esposizioni di disegni e di materiale didattico) possono offrire una risposta a tutti i problemi che si presentano alle madri e ai padri di famiglia: problemi d'indole morale, giuridica, civica e culturale in generale.

L'*ambulatorio* del Centro Sociale dovrebbe permettere di curare localmente i casi semplici e urgenti, evitando così il trasferimento dei malati, le lunghe attese e la burocrazia, caratteristiche dei servizi sanitari ufficiali centralizzati. Questo ambulatorio potrebbe inoltre rilevare la situazione igienica del quartiere, le malattie più frequenti e loro cause, e compiere un'opera di educazione sanitaria della popolazione e una sana politica di prevenzione delle malattie.

Gli *sports e i giochi* contribuiscono, su un altro piano, agli stessi fini dell'ambulatorio, offrendo agli abitanti passatempi più allegri e più sani dell'ostilità e del vagabondaggio attuale. La cooperazione dei membri delle squadre sportive rafforzerà lo spirito di solidarietà, ed estenderà i benefici del « fair play » oltre i confini del campo sportivo, mentre l'insegnamento dei giochi interessanti ed educativi aprirà ampi orizzonti all'infanzia ed alla gioventù, e contribuirà a diminuire la vita sessuale, che una percentuale elevata di gioventù di ambo i sessi inizia ad un'età molto precoce.

Divertimenti. Nel corso delle nostre ricerche abbiamo occasione di notare la terribile monotonia nel modo di impiegare il tempo libero: le cause di questa monotonia sono da ricercarsi non tanto in una mancanza di mezzi economici, ma piuttosto in una assenza di orientamento e di educazione.

Le nostre multiple esperienze hanno altresì dimostrato che il teatro popolare, il coro, i complessi musicali, le danze folcloristiche, le esposizioni e il cinema educativo, le conversazioni in forma di « tavola rotonda », la biblioteca con letture orientate e spiegate, le escursioni, ecc. possono cambiare gradualmente la mentalità e l'ambiente di un quartiere e rilevare i valori essenziali innati.

Le *visite a domicilio* permettano precisamente la ricerca coordinata di quegli elementi popolari che potrebbero diventare i veri e propri dirigenti tecnici del quartiere, e contribuire allo studio e alla soluzione parziale e totale dei suoi problemi.

Le numerose conversazioni e interviste da noi condotte permettono di scoprire il profilo psicologico e sociologico di una comunità, e di comprendere ogni giorno meglio i perché delle deficienze ed il miglior metodo per il superamento dei problemi.

Un calcolo sulle esigenze in materia di abitazione, scuole, attrezzature culturali e sportive, servizi, ecc., dimostra che il Municipio da solo non potrà mai risolvere questo complesso di problemi, specialmente tenendo conto dell'incremento naturale della popolazione che andrà moltiplicando le necessità di anno in anno.

Soddisfare, almeno in parte, queste esigenze dei quartieri è e sarà quindi il compito precipuo

della stessa cittadinanza. Il Municipio e il Piano Regolatore della città potranno sì orientare gli sforzi, incanalare i lavori e le opere esistenti, fornire esempi di soluzioni. Ma a Bogotá, come in tutte le città complesse e sovrappopolate di questo continente, è necessario che i pianificatori mobilitino la comunità stessa, spieghino i problemi della città e indichino la direzione delle migliori.

Il servizio d'informazione e collocamento terrà uno schedario completo delle possibilità d'impiego, dei mezzi di auto-aiuto, delle opere, istituzioni e movimenti esistenti nella città, per aiutare i cittadini a trovare il campo più propizio per le loro inclinazioni e la loro preparazione. La cooperativa del Centro Sociale servirà di nuovo come punto di cristallizzazione per la solidarietà e cooperazione economica, e in un secondo tempo per lo studio degli interessi comuni e dei mezzi di riduzione del costo della vita e di difesa più efficace sul piano economico. Le Commissioni per il miglioramento, infine, costituiranno un organismo di rappresentanza e di difesa di tutti gli interessi della comunità. Con la formazione in ogni quartiere delle Commissioni di sviluppo, basate sull'attiva cooperazione degli interessati alla comunità, il Piano Regolatore verrà ad avere in ogni città le sue squadre di collaborazione che lo possono informare ed orientare in ogni momento, assicurando che la pianificazione sia reale e che rappresenti gli interessi dei settori organici della comunità.

La visione e i metodi di pianificazione integrale esposti si migliorarono e si perfezionarono nella pratica quotidiana del Piano Regolatore di Bogotá.

Lo spirito e la metodologia adottati e i risultati da esso ottenuti furono esposti in varie mostre nazionali e in riunioni internazionali, così come presso il Seminario dell'Unione Panamericana sui problemi dell'urbanistica e pianificazione integrale della comunità, riunitosi quest'anno a Porto Alegre, Brasile. Tenendo conto dei risultati raggiunti a Bogotá, l'Organizzazione degli Stati Americani ritiene che Bogotá era la sede più appropriata per il progettato Istituto Interamericano dell'Abitazione.

Questo Istituto fu fondato nell'agosto del 1951 sotto la direzione degli architetti Soler e Sanudo; con la cooperazione dei dirigenti del Piano Regolatore di Bogotá, dell'Università Nazionale e dell'Istituto di Credito Territoriale, si stanno ora selezionando gli architetti, urbanisti e sociologi dei paesi americani che converranno a Bogotá per iniziare i corsi e i laboratori sperimentali dell'abitazione.

Lo scopo fondamentale di questo Istituto Interamericano, nei limiti del programma del 4° punto della dottrina del Governo degli Stati Uniti, è la preparazione e formazione di specialisti per tutti i paesi americani. Nell'Istituto si sperimenteranno tutte le nuove tecniche della costruzione, mentre nei laboratori della Città Universitaria di Bogotá, architetti ed ingegneri, provenienti da una ventina di repubbliche americane, analizzeranno i materiali da costruzione nuovi o poco conosciuti in altri paesi. In discussioni e in corsi intensivi diretti ed impartiti dai migliori specialisti europei e americani, si discuteranno metodi e soluzioni tecniche ed economiche del mondo intero. Tra i problemi fondamentali considerati dall'Istituto, sarà l'insediamento e la sperimentazione dei metodi più efficaci per l'organizzazione della comunità.

Il Piano Regolatore si manterrà in stretto rapporto con l'Istituto, sia collaborando ai suoi insegnamenti ed esperienze, sia anticipando, con la costruzione dell'insieme di nuovi quartieri nel sud di Bogotá, un esempio vivo delle migliori soluzioni tecniche e dei metodi di finanziamento e di educazione integrale degli abitanti di questa catena di unità vicinali, realizzate secondo più moderni principi urbanistici.

Jorge Kibédi

Capo della Sezione per le Ricerche Sociali e Statistiche del Piano Regolatore di Bogotá

La nuova Sezione Urbanistica al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

di Virgilio Testa

Il Consiglio dei Ministri ha recentemente approvato uno schema di legge avente per oggetto l'istituzione in seno al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici di una Sezione per l'Urbanistica.

Siffatta determinazione merita qualche commento, data l'importanza che riveste per l'assetto dei nostri centri abitati il funzionamento di un organo di così grande autorità e competenza, incaricato di precisare le direttive che dovranno presiedere alla formazione di nuovi nuclei edilizi, alla sistemazione di quelli esistenti e alla razionale e tempestiva creazione degli impianti pubblici indispensabili alla vita in comune.

Tale importanza risulta evidente quando si consideri che il nostro paese, povero delle materie prime che hanno formato la fortuna industriale di altre nazioni, deve utilizzare al massimo il patrimonio artistico e monumentale accumulato dalle passate generazioni, deve sfruttare le uniche ricchezze di cui la natura gli è stata larga, rappresentate dalla bellezza del nostro cielo, dalla suggestività del suolo, dalla capacità ricettiva delle spiagge, dalla funzione curativa delle acque. Ma le correnti turistiche che permetteranno questo sfruttamento, immettendo nella nostra economia una sempre maggiore quantità di moneta pregiata, in tanto potranno essere incrementate in quanto tutti gli sforzi siano coordinati al fine di valorizzare dette risorse, difendendo le peculiari caratteristiche degli aggregati edilizi, ponendo in evidenza ciò che in essi è fonte di attrattiva, migliorando le comunicazioni e rendendo sempre più gradito il soggiorno nel nostro territorio.

Non sono quindi soltanto scopi igienici e di traffico, di per sé già tanto importanti, a consigliare una politica edilizia avveduta, ma anche ragioni economiche evidenti, che impongono di migliorare la nostra attrezzatura urbanistica; e questo deve essere fatto attraverso un'azione fondata su programmi razionalmente concepiti, da svolgere secondo sistemi che risultino adeguati alla nostra economia. È una politica assai difficile quella che deve essere instaurata nel campo urbanistico, politica alla quale, diciamo francamente, le nostre amministrazioni municipali sono scarsamente preparate e che abbisogna perciò di una guida sicura, alla quale appoggiarsi, affinché le limitazioni alla proprietà privata, che dovranno caso per caso essere introdotte per realizzare determinate sistemazioni, rechino alla collettività vantaggi di gran lunga superiori ai sacrifici da imporre ai singoli cittadini.

Sotto questo punto di vista la presenza di un collegio composto di persone che abbiano profonda conoscenza dei problemi riguardanti la estensione e la trasformazione degli aggregati edilizi e sappiano esattamente individuare sia le manchevolezze e i difetti, sia i mezzi più acconci per eliminarli, se non rappresenta un vero toccasana, garantisce tuttavia la possibilità di provvedimenti ben coordinati fra loro, capaci di assicurare il raggiungimento della massima utilità col minimo onere per i privati e per la pubblica amministrazione.

La funzione direttiva e unificatrice del nuovo organo, destinata a capovolgere una situazione che la legge urbanistica del 1942 ha di ben poco modificata rispetto al secolo passato, non dovrà esaurirsi nell'esame e nell'approvazione dei piani regolatori preparati dai singoli comuni ma ancor

più proficuamente svolgersi attraverso un'azione propulsiva e incitatrice nei confronti delle amministrazioni municipali incapaci di percepire i vantaggi che possono derivare da una sana disciplina edilizia o tarde ad attuare opportuni provvedimenti di fronte ad esigenze locali ogni giorno più pressanti.

Sarà di prezioso ausilio in questa opera di rinnovamento edilizio, che altrove è già in pieno sviluppo, l'opera delle Sezioni Urbanistiche compartimentali previste dalla legge del 1942 ma non ancora in grado di svolgere quell'azione intensa e fattiva che sarebbe necessaria.

Il nuovo Collegio centrale fornirà a questi organi periferici, opportunamente integrati e valorizzati, le direttive indispensabili per una feconda azione di carattere tecnico, improntata a criteri unitari, in piena rispondenza ai canoni ormai convalidati dalla scienza urbanistica. Trattasi di un'attività metodica, anche di natura propagandistica, da svolgere in periferia presso tutti coloro, enti e privati, che con le loro determinazioni possono seriamente influire sull'assetto dei centri abitati e della necessità che non si indugi ulteriormente a porvi mano è agevole rendersi conto pensando a quello che si verifica in molte nostre città, dove, nessuna iniziativa è stata finora adottata per la preparazione di nuovi piani regolatori, talché si profila come ineluttabile la proroga di quelli che scadranno il 1° settembre 1952, anche se riconosciuti non più rispondenti alle esigenze di sviluppo degli aggregati edilizi. Basta pensare alla necessità di disciplinare convenientemente la ricostruzione dei centri abitati distrutti o seriamente danneggiati durante l'ultima guerra: attività che si volle regolare col decreto legislativo 1° marzo 1945 sui piani di ricostruzione, senza peraltro riuscire in pieno appunto perché mancava un organo centrale tecnicamente attrezzato che potesse fiancheggiare con tempestive raccomandazioni e con utili suggerimenti l'opera dei vari Provveditorati alle Opere pubbliche, incaricati di promuovere la compilazione di detti piani e di sostituirsi alle amministrazioni municipali inadempienti. Questa deficienza ha purtroppo fatto sì che non si sia in molti luoghi realizzato l'unico vantaggio che avrebbe potuto derivare dalle distruzioni belliche, quello cioè di eliminare i difetti di carattere igienico ed estetico che determinati nuclei edilizi presentavano; e ciò perché, essendo mancate direttive precise obbligatorie per la riparazione degli edifici danneggiati, questi sono stati ricostruiti nella primitiva forma, ponendo nuovamente in essere tutti gli inconvenienti lamentati in precedenza.

Ma l'utilità del nuovo organo ancor più evidente appare quando si consideri il perfezionamento che, attraverso esso, potrà essere realizzato nella procedura di approvazione dei piani regolatori. È oggi universalmente riconosciuto che come non può ammettersi la creazione o la trasformazione di unità edilizie senza un progetto che determini le caratteristiche dei manufatti da porre in essere e dia modo di apprestare tutti i mezzi per provvedervi, così è assurdo pensare che possano essere lasciati liberi i cittadini di far sorgere le dette unità l'una accanto all'altra senza un opportuno coordinamento fra loro, senza direttive precise che valgano ad eliminare intollerabili contrasti edilizi e architettonici, e assicurino un ordinato sviluppo dei vari quartieri, anche in relazione alle spese che

la collettività dovrà affrontare per l'estensione e il perfezionamento dei vari impianti pubblici (strade, fognature, canalizzazioni idriche ed elettriche, trasporti in comune, mercati, scuole, palazzi per uffici, ecc.); impianti i quali debbono sorgere tempestivamente, e cioè non troppo presto, dando luogo all'impiego di capitali in opere che non saranno adeguatamente utilizzate, né troppo tardi con tutti gli inconvenienti che derivano dalla mancanza dei servizi pubblici elementari.

È perciò che la legge urbanistica del 1942, rendendo possibile a tutti i Comuni di compilare il piano regolatore, ha fatto loro obbligo di preparare, in mancanza del piano, un « programma di fabbricazione » che disciplini convenientemente l'espansione dell'abitato. Ma il piano regolatore o il « programma edilizio » non devono farsi attendere troppo perché il bisogno di creare o di trasformare case si presenta sovente con tale carattere di urgenza da escludere qualsiasi dilazione, non potendo per ovvie ragioni l'autorità comunale ritardare il rilascio delle licenze di costruzione. Occorre pertanto che la procedura di approvazione dei piani sia la più sollecita possibile, e questo non si può ottenere col sistema attuale che prevede il successivo esame da parte di organi e collegi diversi (Ministero dell'Interno, Ministero dell'Industria, Ministero dei Trasporti, Ministero della Difesa, Consiglio Superiore di Sanità, Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici). Sistema illogico e inconcludente fu definito a suo tempo dal Papagallo, un tecnico eminente nel campo della difesa delle bellezze naturali e del paesaggio: illogico perché ogni corpo tecnico che voglia fare sul serio, deve compiere per suo conto lo studio integrale del progetto, portandovi in aggiunta i propri criteri, che spesso non si armonizzano con i criteri dell'altro corpo tecnico chiamato ad esaminarlo dopo: inconcludente perché, a voler fare bene, è necessario sviluppare codesti criteri, spesso contraddittori, a correzione del piano in esame, giungendo ad una complicazione tale da spaventare anche l'urbanista più paziente e più desideroso di giungere a risultati perfetti.

Si comprende, quindi, facilmente come il lavoro così condotto non possa riuscire rispondente allo scopo di determinare tempestivamente le norme necessarie per la disciplina dell'attività edilizia nei centri che maggiormente ne hanno bisogno, inconveniente sul quale crediamo inutile insistere per dimostrarne tutta la gravità e che potrà essere notevolmente ridotto solo se il nuovo Collegio entrerà presto in funzione come organo tecnico unico nel quale tutti gli interessi da tutelare (economico, monumentale, paesistico, industriale, igienico, di difesa, di viabilità) siano egualmente rappresentati.

Noi formuliamo quindi l'augurio che il provvedimento annunciato, del quale va data ampia e meritata lode al proponente ministro Aldisio, abbia sollecita attuazione. Comincerà, ne siamo certi, una nuova era per il futuro dei nostri centri abitati, non solo per quelli più importanti, depositari di un patrimonio monumentale celebrato in tutto il mondo, ma anche per quelli modesti, i quali saranno così rigenerati da una politica urbanistica avveduta, a tutto vantaggio del popolo che col suo lavoro indefesso prepara alla nostra patria un avvenire migliore.

Virgilio Testa

Rassegna legislativa, amministrativa e giurisprudenziale in materia urbanistica a cura di Francesco Cuccia

Gingno - Novembre 1951

1 - Legislazione

Nella precedente rassegna (v. fasc. 7 del 1951) demmo notizia della presentazione al Parlamento, da parte del Ministro dei lavori Pubblici, di un disegno di legge contenente modificazioni e integrazioni alle vigenti norme sui piani di ricostruzione degli abitati danneggiati dalla guerra, allo scopo di sfrondarle e renderle più efficienti, in vista dell'opportunità di concludere al più presto il ciclo di approvazione dei piani medesimi. Il provvedimento essendo stato approvato integralmente da ambedue le Camere, è ormai prossima la pubblicazione della legge, che è da confidare trovi esatta comprensione ed applicazione da parte dei Comuni interessati.

Di due altri disegni di legge, pure proposti dal Ministro dei lavori pubblici, dovrà quanto prima occuparsi il Parlamento: l'uno relativo all'istituzione della nuova Sezione per l'Urbanistica presso il Consiglio Superiore dei lavori pubblici; l'altro concernente il risanamento dei « Sassi » di Matera. Del primo, che subito dopo l'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri ebbe una diffusa eco nella stampa (1), non toccheremo, perchè, data l'importanza del provvedimento, ne tratta il Prof. Testa in apposito scritto pubblicato in questo stesso fascicolo; del secondo, invece, converrà riassumere le origini, gli scopi e la struttura, trattandosi di atto di governo che mira a risolvere finalmente un problema assai grave dal punto di vista igienico, sociale e morale.

Com'è noto, i « Sassi » di Matera sono abitazioni trogloditiche ricavate in grotte che si aprono nel masso tufaceo del torrente Gravina. Ogni grotta, munita della sola porta d'ingresso, costituisce la casa di abitazione di una famiglia materana. È quasi superfluo mettere in rilievo le condizioni di vita degli abitanti dei « Sassi »: l'assoluta promiscuità in cui persone ed animali vivono; la mancanza di aria e di luce senza il minimo indispensabile di servizi igienici (acquedotto e fognatura); l'affollamento in unico locale che spesso raggiunge il numero di 14 individui. Tutto ciò è confermato dall'indice della mortalità infantile: 436 bambini morti su 1000 nati, mentre la media nazionale è di 112. In totale, le abitazioni sono 2997, di cui il 55% in condizioni di assoluta, inscivile abitabilità. La popolazione colà residente è costituita in prevalenza da contadini, che ogni mattina compiono lunghi percorsi per recarsi nelle zone del loro lavoro; da miseri braccianti che, quando possono, si dedicano all'edilizia, e infine da piccoli impiegati, che non trovano alcuna possibilità di sistemarsi altrove. Complessivamente, le famiglie alloggiare nei « Sassi » sono così distribuite: braccianti agricoli n. 1100; piccoli coltivatori diretti n. 1000; operai di altre categorie n. 900. Una razionale soluzione non può che basarsi su una visione organica del problema che è, ad un tempo, urbano e rurale, igienico ed economico, e intimamente connesso con le fonti di occupazione della popolazione interessata, e perciò, particolarmente, con la trasformazione agraria del territorio materano. Gli organi competenti hanno ritenuto, pertanto, di avviare la soluzione su tre direttive di contemporanea attuazione: a) costruzione di borghi rurali residenziali; b) costruzione di nuovi rioni urbani; c) azione diretta di risanamento nei rioni dei « Sassi ». In armonia a tali direttive, il disegno di legge attribuisce al Provveditore alle Opere Pubbliche per la Lucania il compito di provvedere alla compilazione del programma delle opere e degli interventi necessari: tale programma, da approvarsi dai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, dovrà anche contenere, ai fini del suo coordinato sviluppo, l'indicazione degli ambienti inabitabili e dei loro

occupanti, quella degli ambienti suscettibili di idonea sistemazione e l'ordine da seguire per lo sgombero degli ambienti inabitabili. Senza dilungarci nell'esame delle procedure predisposte, di cui si intuisce tutta la delicatezza, giova soltanto precisare che all'attuazione del piano regolatore dei nuovi rioni urbani, con i relativi servizi e principali edifici pubblici, provvederà il Ministero dei lavori pubblici, al cui bilancio farà, altresì, carico la spesa per i contributi da concedere, all'Istituto provinciale delle case popolari, per la costruzione di alloggi, tanto in detti rioni, quanto nelle borgate rurali, in cui dovranno trasferirsi le famiglie sgombrate dai « Sassi ». L'onere per le opere di interesse generale da eseguire nelle borgate rurali sarà, invece, assunto dalla Cassa del Mezzogiorno, trattandosi di interventi che rientrano nel quadro della bonifica integrale. Si prevede che per attuare l'anzidetto vasto programma dovrà finanziarsi una spesa di circa 6 miliardi.

I lettori di questa rassegna ricorderanno che nel fascicolo n. 5 (luglio-settembre 1950) fu data notizia di un disegno di legge presentato da alcuni senatori circa la conservazione delle aree verdi urbane a presidio dell'igiene e salute pubblica. Esso è stato discusso, ma non approvato, dal Senato, nella seduta del 16 novembre u. s.; il Sottosegretario di Stato ai lavori pubblici on. Camangi, a nome del Governo, concordando col relatore on. Mastino, ha espresso il convincimento che, allo stato presente della legislazione, esistono già sufficienti norme per tutelare le aree verdi urbane, onde la proposta di legge appare superflua. Ha soggiunto che gli inconvenienti lamentati in questo campo potrebbero essere rimossi attuando un migliore coordinamento fra gli organi, che hanno per compito di sovraintendere all'applicazione delle diverse norme di legge.

Per ultimo, la presente cronaca legislativa non può disinteressarsi di quanto, in materia di urbanistica, è stato detto nella discussione svoltasi nei giorni 11, 12, 19 e 20 ottobre alla Camera e al Senato, sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1951-1952. Purtroppo, ben poco vi è da segnalare, essendovi stati in ambedue i rami del Parlamento, soltanto due interventi: l'uno del deputato Gatti, che ha levato un grido di allarme per le gravi condizioni in cui versa il patrimonio edilizio di Venezia, dal punto di vista statico, igienico ed urbanistico; l'altro del Senatore Ceschi, che ha, fra l'altro, sottolineato l'importanza del provvedimento relativo alla istituzione della nuova Sezione per l'Urbanistica presso il Consiglio Superiore. Ben più sostanziose sono state, invece, le dichiarazioni dei relatori on. Terranova (Camera) e on. Canevari (Senato) nonché del Ministro on. Aldisio.

L'on. Terranova, nella seduta del 12 ottobre, ha riaffermato, con calore di convinzione, i concetti già espressi nella sua relazione (Camera: Stampato 1863 A, pag. 22 e seg.). Ecco i punti salienti del suo discorso: « Il problema dell'urbanistica costituisce uno degli aspetti più notevoli della trasformazione sociale contemporanea. Occorre modificare la legislazione urbanistica, occorre che i piani di ricostruzione e i piani regolatori siano resi concretamente e rapidamente esecutivi. È necessario che si addivenga ad una revisione dei concetti tradizionali in questo campo, per cui i Comuni siano messi nella possibilità finanziaria di potere rendere operanti quei piani, modificando, altresì, la ormai vecchia legislazione sulle espropriazioni, rendendola più operante, ma molto meno severa. Nella relazione s'è accennato ad una aliquota di plus-valore sulle aree fabbricabili, la quale dovrebbe essere destinata al

finanziamento degli accennati piani. Perché s'è parlato di plus-valore? Perché l'aumento del valore delle aree fabbricabili è la conseguenza di un complesso di fattori che sono indipendenti dalla volontà e dalla abilità dei proprietari di quelle aree... Non si parla di comprimere la proprietà privata, soltanto si vuol dire ai privati, proprietari di aree, che essi devono devolvere a beneficio di tutti una parte dell'aumentato valore di quelle aree, perchè non è giusto che essi debbano trarre un immenso profitto da circostanze di cui non sono autori e di cui è, direttamente ed indirettamente, artefice la collettività. A questo problema va collegato quello dei piani di ricostruzione, approvati, com'è noto, in base al decreto legislativo 1° marzo 1945, n. 154. Ma è altresì noto che pochissimi dei comuni, fortemente sinistrati dalla guerra, e che hanno l'obbligo di attuare il piano di ricostruzione, hanno potuto iniziare i lavori, per la semplice ragione che la maggior parte di essi non ha nessuna possibilità di affrontare il grave onere... Se si vuole ottenere in questo campo qualche risultato concreto i mezzi sono due: intervento diretto dello Stato, da un lato, e riduzione dei programmi di ricostruzione, dall'altro ».

A tali proposte si è associato l'on. Canevari; a sua volta, il Ministro on. Aldisio ha sottolineato l'importanza dell'istituzione della Sezione urbanistica, « che, integrata da una organizzazione periferica, provvederà ad avviare a soluzione, con metodo e razionalità, il grave ed urgente problema dei piani regolatori urbani, provinciali e regionali, strettamente connessi, soprattutto il primo, e quell'altro fondamentale e estremamente assillante della disciplina delle aree edificabili, divenuto problema di moralità e di giustizia, senza la cui risoluzione sarà vano ogni intervento statale in materia edilizia, perchè ad ogni concessione di contributo statale, automaticamente segue — come ha seguito finora — un rialzo del prezzo dei terreni, il che va ad arricchire, senza merito e senza rischio, speculatori ed accaparratori, ormai più che mai specializzati nel soffocare e fare intristire ogni iniziativa nel settore dell'edilizia popolare ». (V. Stampato Discussioni Camera, seduta 12 ottobre 1951, pag. 31477). Per quanto riguarda poi il problema di Venezia segnalato dall'on. Gatto, il Ministro ha riconosciuto che lo stanziamento di 30 milioni all'anno, fino all'esercizio 1957-1958, per l'esecuzione di lavori inerenti alla tutela monumentale e lagunare di quella città, rappresenta una somma modesta e inadeguata, ed ha, pertanto promesso che appena il Magistrato alle Acque avrà approntato l'effettivo fabbisogno, esaminerà la possibilità di un aggiornamento della legge vigente.

2 - Provvedimenti amministrativi

Diamo qui appresso l'elenco dei decreti ministeriali, con i quali, nel periodo considerato dalla presente rassegna, sono stati approvati altri piani di ricostruzione:

Piemonte: Torino (D.M. 6-8-1951).
Liguria: Ventimiglia (D.M. 21-8-1951).
Emilia: Marzabotto (D.M. 15-8-1951).
Toscana: S. Miniato (D.L. 10-11-1951).
Umbria: Passignano sul Trasimeno (D. M. 16-11-1951).
Lazio: SS. Cosmo e Damiano (D.M. 15-8-1951) - Castelforte (D.M. 21-8-1951) - Cervare (D.M. 31-10-1951) - Vallemoia (D.M. 13-11-51).
Abruzzi: Francavilla a Mare (D.M. 4-7-1951) - Lanciano (D.M. 10-11-1951).
Campania: Pietravairano (D.M. 18-9-1951).

Tenuto conto degli anzidetti provvedimenti, il numero complessivo dei piani di ricostruzione approvati a tutto novembre 1951 ammonta a 255. Nei riguardi del finanziamento, è da far presente che, in base al bilancio 1951-52 testé approvato, saranno disponibili 2 miliardi e mezzo.

Nel settore dei piani regolatori ci occorre fare una segnalazione non quantitativa (diversi piani, com'è noto, sono in gestazione, ma pochissimi sono quelli finora approntati), ma qualitativa: vogliamo alludere alla presentazione del piano regolatore generale di Milano al Ministero dei lavori pubblici. Data la sua importanza, riteniamo utile fare seguire qualche notizia più particolare. L'emanazione della legge urbanistica e le distruzioni causate dalla guerra, specialmente nella parte centrale della città, indussero l'Amministrazione comunale a scartare l'idea di una revisione del piano approvato con la legge 14 febbraio 1934, n. 433; e tuttora vigente, ravvisandosi, invece, opportuno lo studio di un nuovo piano che impostasse in maniera nuova i problemi urbanistici della città, tenendo conto dei dettami della legge urbanistica, dei progressi della scienza e della tecnica; nonché della nuova situazione creata dai danni bellici. Lo studio di un nuovo piano fu deliberato dal Comune nel maggio del 1945, e, dopo un convegno di idee all'osopio promosso, l'incarico di studiare il piano venne conferito ad un certo numero di professionisti e funzionari. Il lavoro fu organizzato con la creazione di varie Commissioni (una centrale, otto di zona, nove consultive), e una commissione generale, col compito di controllare e coordinare il lavoro delle altre. Dopo due anni di intensa attività fu portato a termine il progetto che, pubblicato a norma di legge, dette luogo a ben 700 osservazioni da parte di Enti, associazioni e privati. Peraltro, la procedura segnò una battuta d'arresto, essendosi dovuto dare la precedenza agli studi del piano di ricostruzione: nell'ottobre del 1949 l'Amministrazione comunale decideva di rielaborare il piano regolatore generale per introdurre le modifiche conseguenti all'accoglimento di numerose osservazioni e quelle richieste dall'esistenza di convenzioni, il cui mancato rispetto avrebbe potuto coinvolgere il Comune in liti di dubbio esito. In tale sede si rimediò a diverse manchevolezze del progetto originario, furono messi a fuoco vari problemi, come quelli della metropolitana, delle stazioni per autostrade, dell'ubicazione delle caserme, ecc. ed ancora vennero elaborate le norme tecniche per l'attuazione del piano. Il nuovo progetto venne adottato dal Consiglio Comunale con deliberazione 12 luglio 1950 e pubblicato nell'agosto successivo, dando luogo ad oltre mille osservazioni, la maggior parte delle quali riveste, però, carattere particolare. Questo, per somme linee, l'iter percorso dal piano in parola sino al suo arrivo al Ministero dei lavori pubblici che, a norma della legge urbanistica, ha subito provveduto a trasmetterlo agli altri Dicasteri competenti, per i rispettivi pareri, dopo di che saranno uditi i Corpi Consultivi (2).

Sempre con riferimento al periodo giugno-novembre c.a. annotiamo che il Ministero della pubblica istruzione, in applicazione della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ha determinato di includere nell'elenco delle cose da sottoporre alla tutela paesistica le seguenti località di notevole interesse pubblico: 1) D.M. 23-6-1951 (G.U. 17-10-1951, n. 239);

2) D.M. 23-6-1951 (G.U. 17-10-1951, n. 239); alcune zone del comune di Montebelluna (Treviso); 3) D.M. 5-7-1951 (G.U. 6-10-1951, n. 230); Zona alta di Capo Doria sottostante la via Aurelia sito nell'ambito del Comune di Imperia-Orleggio; 4) D.M. 23-6-1951 (G.U. 6-10-1951); Zona alta di Capo Doria sottostante la via Aurelia sito nell'ambito del comune di Diano Marina; 5) D.M. 8-9-1951 (G.U. 17-10-1951, n. 239); isole di San Clemente, delle Grazie, di San Servolo, di Sacca Sanola, di San Lazzaro e di San Francesco del Deserto sito nel Comune di Venezia; 6) D.M. 8-9-1951 (G.U. 24-10-1951, n. 245); zona sito nel territorio del Comune di Stresa (Novara); 7) D.M. 27-10-1951 (G.U. 9-1-1952, n. 230); Zona compresa fra via Regina Margherita, piazza Mirafiori e corso Garibaldi sito nell'ambito del Comune di Imperia-Porto Maurizio; 8) D.M. 27-10-1951 (G.U. 9-1-1952, n. 230); territorio delle località Cargi e delle colline adiacenti ad ovest del torrente Nigugno sito nell'ambito del Comune di Firenze; 9) D.M. 27-10-1951 (G.U. 9-1-1952, n. 230); territorio delle colline di Bolle-

gnarda, di Marignolle e adiacenze, fino alla Certosa del Gallesio, sito nell'ambito del comune di Firenze; 10) D.M. 9-11-1951 (G.U. 14-11-1951, n. 262); territorio antistante alla Chiesa di San Pietro di Nidoli, sito nell'ambito del Comune di Sassari; 11) D.M. 5-11-1951 (G.U. 14-11-1951, n. 262); territorio delle colline a sud della città di Firenze e ad ovest della via Senese sito nell'ambito del comune di Firenze.

Infine, per quanto possa interessare la formazione dei piani territoriali, va ricordato che con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 22 ottobre 1951 (G.U. 8-11-1951, n. 257) è stato costituito un « Comitato nazionale per la produttività », il cui presidente nella persona del Ministro Campilli, e gli altri componenti (funzionari ed esperti) sono stati nominati con decreto dello stesso Presidente in data 3 novembre successivo (G.U. 13-11-1951, n. 261). Con altro decreto pure del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 4-9-1951 (G.U. 17-10-1951, n. 239) è stato istituito un « Comitato Tecnico per l'attuazione del piano delle priorità dei programmi di produzione e di investimento, secondo le linee generali di politica economica; anche tale Comitato è presieduto dal Ministro Campilli.

3 - Giurisprudenza

Nelle precedenti rassegne, precisamente sotto questa rubrica, è stato nostra costante cura di aggiornare le notizie circa le decisioni emesse dal Consiglio di Stato in tema di piani di ricostruzione. Omai tale giurisprudenza, per il suo equilibrio e la sua equità, si è fatta unanimemente apprezzare, e poterla abbracciare in un quadro d'insieme pensiamo corrisponda ad un desiderio di quanti si interessano della materia. Rimandando, pertanto, al prossimo numero le segnalazioni relative a recenti singole pronunce, riteniamo di far cosa gradita ai lettori riportando qui appresso la sintesi critica, tracciata, da par suo, dal Consigliere di Stato prof. Pescatore relativamente alle decisioni del triennio 1948-1950 (in *Rivista Trimestrale di diritto pubblico*, 1951, I, pag. 277 e segg.):

« La prima decisione al riguardo fu emessa dalla IV Sez. (10-2-1948, n. 78). Essa fissò innanzi tutto due principi stabilendo: a) che il d. leg. 1-3-1945, n. 154, relativo alla ricostruzione degli abitati danneggiati dalla guerra è da considerarsi pienamente legittimo alla stregua dell'ordinamento costituzionale vigente al momento in cui fu emanato; b) che il piano di ricostruzione, anche se si riferisce a beni demaniali, non deve essere approvato con provvedimento legislativo. Circa i limiti del piano, tale decisione statua che, qualora non esista un piano regolatore, il piano di ricostruzione non incontra limiti, oltre quelli consigliati da criteri tecnici, allo scopo di edificare secondo una direttiva unica, razionale e moderna, nella previsione dello sviluppo futuro delle zone. Ritenne inoltre legittimo il decreto che approva un piano di ricostruzione, anche se questo non sia corredato dal piano finanziario (Contra cfr. Benvenuti, *Giur. it.*, 1949, III, 97). Non si considerò causa di illegittimità la circostanza che l'approvazione si riferisce ad un piano di ricostruzione non totale, bensì limitato ad alcune delle zone danneggiate di un determinato comune, specialmente se il complesso delle opere approvate costituisce per sé stesso un nucleo organico.

« Altri principi di carattere più specifico fissò la decisione, stabilendo che il procedimento previsto dall'art. 32 cod. nav. per la delimitazione del demanio marittimo (su esso cfr. Pescatore, *Studi per la codificazione del diritto della navigazione*, 1941, 876; Lefebvre e Pescatore, *Manuale di diritto della navigazione*, 1950, pag. 63) non è applicabile in caso di esecuzione di opere previste da un piano di ricostruzione e che le prescrizioni degli articoli 129 e 130 del R.D. 26-9-1904, n. 713, relative alla esecuzione di opere riguardanti i porti, i fari e le spiagge, ai sensi dell'art. 5 del R. D. 2-4-1885, n. 3095, non sono applicabili alle opere, previste in un piano di ricostruzione che non si riferiscono a tali beni del demanio marittimo, anche se questo demanio possa trarre vantaggio dalla esecuzione del piano.

« Le finalità dei piani di ricostruzione furono ampiamente considerate e precisate nella successiva decisione 29-12-1948, n. 529, della stessa IV Sezione, la quale escluse che sussistesse il vizio di incompetenza nel decreto del Ministro dei lavori pubblici, che approvò il piano di ricostruzione di un abitato predisposto da un comune danneggiato dalla guerra (nella specie, Comune di Pescara), iscritto negli appositi elenchi, dato che il piano tendeva a disciplinare l'assetto dell'abitato danneggiato da offese belliche. Scopo del piano di ricostruzione è, infatti, rendere possibile la rapida ricostruzione dei fabbricati danneggiati, in armonia col previsto assetto dell'aggregato edilizio. Pertanto è giustificata la trasformazione di immobili indenni da offese belliche, ove questa risulti indispensabile per rendere possibile la ricostruzione di nuclei edilizi distrutti o seriamente danneggiati. Nel ricostruire edifici danneggiati o distrutti dalla guerra si deve, pertanto, provvedere tenendo conto di tutti i perfezionamenti resi necessari dalla tecnica moderna, evitando le deficienze e imperfezioni esistenti al momento in cui gli edifici vennero distrutti. (In dottrina, cfr. Cuccia, *Foro it.*, 1949, III, 29 e più ampiamente Testa, *Piani regolatori*, Enciclopedia per i Comuni, gennaio anno 1951).

« Bene pertanto la P.A. tiene conto, nel procedere alla ricostruzione delle nuove esigenze e dei progressi compiuti in un determinato campo, dando, quindi, una maggiore ampiezza all'opera distrutta e ricostruita e disponendo nuove espropriazioni per la sistemazione di nuovi impianti (VI Sez. 6-6-1950, n. 206). Legittimamente il piano di ricostruzione pone un vincolo che imponga la non ricostruzione di fabbricati per consentire la creazione di una terrazza panoramica (IV Sez. 9-3-1949, n. 87).

« La natura del termine dei tre mesi dall'inclusione nell'elenco per la compilazione del piano di ricostruzione da parte dei Comuni, ai sensi dell'art. 1 d.l. n. 154 del 1945 è stata valutata dalla IV Sez. (31-10-1950, n. 543), la quale ha ritenuto che il termine abbia carattere comminatorio, nel senso che, dopo il decorso di esso, l'Amministrazione municipale possa vedersi estromessa dalle svolgimento del compito: essa peraltro conserva sempre la potestà di provvedere fino a quando il Ministero non abbia manifestato la volontà di sostituirsi.

« In relazione ai piani di ricostruzione è stata invece rigorosamente valutata la estensione della dichiarazione di indifferibilità e di urgenza. Tale dichiarazione, quando attinga al piano di ricostruzione, si deve ritenere limitata al compimento di specifiche opere pubbliche, quali ponti, strade, pubblici edifici, ecc. Ed è pertanto illegittimo il decreto prefettizio che, in seguito al decreto ministeriale che approvò il piano di ricostruzione, disponga la occupazione in zone fuori del perimetro urbano (V Sez. 3-12-1948, n. 786, e su essa Jacarino, *Foro it.*, 1949, II, 163).

« In una fattispecie, in certo senso analoga, se pure non relativa ai limiti della dichiarazione di indifferibilità e di urgenza, la IV Sez. (26-4-1950, n. 212), ha ritenuto che lo Stato, allorché decida la diretta costruzione di fabbricati per sanare il deficit dei limiti del piano di ricostruzione, a norma dell'art. 35 del D.L. 10-4-1947, n. 261 non fa attuazione del piano regolatore, né si sostituisce illegittimamente al Comune in tale compito di attuazione. Pertanto non è illegittima la creazione di un nucleo edilizio al di fuori del perimetro del piano di ricostruzione.

Francesco Cuccia

NOTE

(1) V. Cuccia in *Nuovo Corriere della Sera*, del 27 settembre 1951; Valle in *Il Messaggero* del 26 settembre; Testa in *Il Popolo*, del 23 settembre 1951; Piccinini in *Il Messaggero* *Sera*, dell'11 ottobre 1951; Cuccia in *Il Corriere del Gallesio*, del 27 settembre 1951.

(2) Per maggiori particolari sui metodi seguiti dal Comune di Milano nello studio del piano regolatore generale, cfr. il recente volume di E. R. Tassinari e J. R. Tassinari *La pianificazione in Italia e all'estero* (Milano, 1951), pag. 36, 41, 42, 43, 44, 45 e segg. A proposito dell'esperienza fatta l'Aut. giustamente conclude che « l'opera coraggiosamente intrapresa e con estrema novità dell'organico della città di Milano, resta l'esempio più importante nell'organizzazione del P. R. moderni ».

Legislazione estera

Inghilterra

La Legge sulla pianificazione urbana e rurale del 1947

Nota introduttiva a cura di Norman C. Abbey, L.A.M.T.P.I.

I precedenti.

Per poter meglio inquadrare il contenuto della legge 1947 occorre anzitutto esaminare come, durante gli ultimi cento cinquant'anni, le esigenze del progresso sociale abbiano ripetutamente sorpassato i mezzi necessari per il controllo dell'uso adeguato del terreno.

Nessuno ignora che l'origine delle difficoltà è da ricercarsi all'inizio del XIX secolo, quando grandi masse di popolazione operaia incominciarono a lasciare l'agricoltura attratte dalle città dove le industrie stavano moltiplicandosi. Intanto l'industria continuava a prosperare e s'impiantava liberamente nelle località ritenute più convenienti. Il livello di vita della maggior parte della popolazione era basso e, soprattutto, per mancanza d'istruzione, lento a migliorare. Industriali e costruttori avevano libertà di acquistare terreni, impiantare fabbriche e costruire case dove loro piaceva; di conseguenza, le case erano ammassate e mescolate all'industria. Non esistevano praticamente principi d'igiene, benché verso la metà del secolo si fosse fatto qualche tentativo per stabilire un codice di sanità pubblica e alcuni industriali e costruttori riconoscessero le loro responsabilità in materia. Ma la loro influenza era blanda e altri vent'anni dovevano trascorrere prima che il Parlamento emanasse un codice effettivo per stabilire un giusto livello igienico. Già in quell'epoca cominciò a risvegliarsi un maggiore interesse per migliori condizioni dell'abitazione e sul volgere del secolo furono gettate le basi per il nostro attuale livello di abitazione e di igiene pubblica. Nonostante questi miglioramenti non giovarono ad arrestare la crescita delle città o ad assicurare l'equilibrio nella distribuzione dell'industria che era influenzata, per la massima parte, dallo sviluppo delle ferrovie. D'altra parte, la concentrazione dello sviluppo in date regioni costituiva un premio sul valore dei terreni in queste zone.

La proprietà del terreno (che per legge è estesa agli edifici eretti sul terreno stesso) è sempre stata un fattore importante nella vita del popolo inglese ed essa non perse mai la sua popolarità come forma di ricchezza. Per secoli essa costituì una forma di arricchimento dif-

ficilmente accessibile alla maggioranza della popolazione; essere proprietario terriero era un segno di distinzione nella classifica della società inglese. Di conseguenza, il terreno veniva considerato come una proprietà da salvaguardare gelosamente e i tentativi di interferire negli interessi o nell'esercizio del diritto del proprietario su di esso, dovevano incontrare violenta opposizione. Tanto più che il diritto di proprietà aveva sempre comportato un'assoluta libertà di uso da parte del proprietario, a condizione che tale uso non recasse disturbo ai proprietari vicini. Comunque negli ultimi cento anni, si è incominciato a riconoscere che la proprietà comportava dei doveri verso la comunità che nessun interesse doveva poter superare; per esempio si incominciava a non permettere l'accumulazione di immondizie sul terreno in modo da compromettere la salute delle persone o a non permettere alle persone di occupare case non abitabili.

Entro questi limiti, un proprietario ha sempre avuto il diritto di fare uso del proprio terreno ad esclusione di qualsiasi altra persona, e benché lo Stato e le Autorità locali (1) avessero facoltà di prendere possesso del terreno per scopi d'interesse pubblico, si è sempre riconosciuto che il proprietario ha il diritto di essere indennizzato anche se il suo terreno è necessario per la difesa del Paese contro un nemico. Si è sempre compreso nel diritto di uso del terreno non soltanto l'uso della superficie per scopi presenti e futuri ma anche il diritto di uso del sottosuolo (per esempio il diritto di estrarre minerali) e il diritto di uso dello spazio al di sopra del terreno. Con la libertà assoluta di vendere il terreno e di trasmettere al compratore i suddetti diritti, non fa meraviglia che, ove un terreno si dimostrasse adatto ad una trasformazione d'uso, si sviluppasse immediatamente un mercato a prezzi che riflettono sia il valore della trasformazione potenziale quanto il valore dell'uso corrente.

Per dare un esempio comune, il terreno agricolo alla periferia di una città poteva essere facilmente venduto a Lst. 1.000 per acre benché il suo valore ai fini dell'agricoltura probabilmente non superasse le Lst. 100.

Nessuna porzione di questo aumento di valore, o plus valore, andava a favore delle opere pubbliche (quali strade, fognature, ecc.) necessarie al completamento della trasformazione. L'intera somma era trattenuta dal venditore del terreno. Anche se il compratore non intendeva far uso del terreno per scopi più lucrativi, doveva pur sempre pagare questo prezzo maggiorato. Questo stesso principio si applicava quando il terreno veniva acquistato o espropriato dallo Stato e dalle Autorità comunali a scopi di pubblico interesse, e ne conseguiva che, ove s'imponessero delle restrizioni sull'uso futuro del terreno, il proprietario era autorizzato a pretendere l'indennizzo per la perdita dei suoi diritti.

Perciò, quando la prima Legge Urbanistica fu approvata nel 1909, fu stabilito in modo ben chiaro che il proprietario di un terreno aveva diritto all'indennizzo per qualsiasi restrizione imposta sulla sua proprietà dal controllo di pianificazione. Nel contempo la legge conteneva disposizioni per l'incameramento delle migliori; ma tali poteri non erano molto efficaci. Di fatto le Autorità locali non avevano la facoltà di pianificare tutto il terreno e i piani dovevano riguardare soltanto i terreni in corso di trasformazione o passibili di essere usati per l'edilizia; inoltre non avevano l'obbligo di preparare un piano che, tutt'al più, avrebbe potuto controllare soltanto la periferia e i sobborghi della città.

In effetti, tutto ciò limitava il controllo al terreno non sfruttato di maggior valore, con il rischio di dover pagare forti indennizzi ove il permesso di trasformazione fosse stato rifiutato, il che rendeva le autorità municipali molto caute in fatto di pianificazione.

Comunque tale legge rappresentava un passo avanti nel progresso sociale e serviva a modificare la libertà da parte del proprietario di trasformare a piacere l'uso del suo terreno. Pure il progresso era lento, anche dopo il 1919, quando s'impose l'obbligo a tutte le città con una popolazione superiore ai 20.000 abitanti di preparare un piano e si permise alle Autorità locali di associarsi a questo scopo. Nel 1932 meno di un quarto dell'Inghilterra e del Galles era subordinato a una qualsiasi norma

di controllo di pianificazione. Ma fin da quel tempo si comprese che ben maggiori poteri erano necessari per risolvere i problemi creati dalla grande espansione dell'industria, della tecnica e dell'edilizia. Lo sviluppo del trasporto motorizzato e il grande aumento nell'uso dell'energia elettrica, acceleravano la produzione e la distribuzione delle merci e favorivano il sorgere dell'industria in nuove zone; mentre le nuove abitazioni sorgevano caoticamente nella campagna o lungo le grandi strade da poco costruite o ampliate.

Ecco perchè non ci fa meraviglia che la legge del 1932 per la pianificazione, che fino al 1945 rimase la legge più importante in materia, portasse molti cambiamenti sostanziali: con essa si permetteva praticamente la pianificazione dell'intero territorio.

I County Council, le maggiori unità del governo locale all'infuori delle grandi città, ebbero la facoltà di succedere ai District Councils (1). Si contemplavano le misure straordinarie per controllare la trasformazione dal momento in cui un'autorità locale decideva di preparare il progetto di un piano, fino al momento in cui il piano stesso sarebbe entrato in vigore. In definitiva questo significava che il proprietario doveva ottenere un permesso di trasformazione se voleva salvaguardare i suoi diritti d'indennizzo all'entrata in vigore del piano; ma la legge non obbligava i proprietari a richiedere tali permessi.

I piani potevano regolare lo spazio intorno agli edifici, il numero di edifici per acro e la progettazione e l'aspetto esterno degli edifici. Vi si comprendevano disposizioni per la protezione degli alberi e delle zone boschive e per la conservazione degli edifici di particolare interesse storico od architettonico.

La legge però non imponeva cambiamenti sostanziali nelle norme esistenti nei riguardi dell'indennizzo, il quale doveva venir pagato per qualsiasi danno arrecato alla proprietà, come conseguenza di un piano, a meno che la trasformazione non fosse stata effettuata senza permesso dalla data in cui l'autorità aveva deciso di preparare il piano stesso. La proporzione della miglioria (o plus-valore) che le autorità municipali potevano reclamare veniva aumentata dal 50% al 75% ma, entro certi limiti, il proprietario poteva rimandare il pagamento fino a quando la miglioria non fosse stata eseguita. Finalmente, si conferivano alle autorità locali poteri straordinari per l'acquisto di terreni allo scopo di attuare un piano di trasformazione.

Riassumendo, gli effetti dei primi trent'anni di pianificazione furono relativamente insignificanti. Si comprese che la materia era estremamente complicata e comprendeva una gamma d'interessi le cui esigenze si trovavano in aspro antagonismo. Il controllo consentito ai

dimostrò ben tosto inferiore al compito della riconciliazione: esso finì per diventare regolativo piuttosto che costruttivo, tendendo sempre più verso una azione locale e una progressiva limitazione della propria attività; mancava soprattutto l'imposizione degli obblighi e vasti tratti di terreno rimanevano indipendenti dal controllo. Esso era timido ed incerto.

Le autorità locali, in particolare, trovavano che la passività dell'indennizzo era troppo forte per consentire loro di conservare i sufficienti spazi liberi e le cinture di verde intorno alle città, alleviare la congestione dei centri urbani e arrestare il dilagare dei suburbi. Si rese quindi evidente la necessità di ulteriori e molto più ampie misure, se la pianificazione doveva diventare una realtà d'ordine nazionale.

Questo punto di vista fu rafforzato dai risultati delle investigazioni fatte per il Governo sulla distribuzione della popolazione industriale (Rapporto Barlow), sull'uso del terreno nelle zone rurali (Rapporto Scott) e sul pagamento di compenso e recupero delle migliori (Rapporto Uthwatt). Il Governo reagì in vari modi: nel 1943 fu istituito un Ministero indipendente della Pianificazione e l'intero territorio nazionale fu sottoposto al controllo di pianificazione; si diedero disposizioni per sospendere i piani operativi che si dimostravano superati, imponendo un controllo nel periodo interinale. Nel 1944 furono concessi alle autorità locali poteri più vasti per la trasformazione di zone colpite dalla guerra (con aiuti finanziari da parte dello Stato) e zone di cattivo tracciato o in disuso.

Nel 1945 si diedero nuovi poteri per incoraggiare l'industria nelle zone depresse e nel 1946 fu approvata una legge per creare nuove città a spese dello Stato. Allo stesso tempo il Governo elaborava nuove proposte per creare un più efficace sistema per il controllo della pianificazione: la legge del 1947 per la Pianificazione Urbana e Rurale — Town and Country Planning Act. 1947 (10 & 11 Geo. 6. CH. 51) — ne è per l'appunto il risultato.

La Legge.

Gli scopi di questa legge possono riassumersi brevemente come segue:

a) introdurre un nuovo sistema di pianificazione;

b) conferire alle autorità locali e pubbliche maggiori poteri per l'acquisto di terreno ai fini della trasformazione d'uso;

c) fornire nuove basi di compenso per l'acquisto coattivo di terreno e per le restrizioni imposte sull'uso del terreno dal controllo di pianificazione;

d) trasferire allo Stato la responsabilità per il compenso in caso di per-

dità dei diritti di trasformazione e per l'incameramento del plus-valore;

e) concedere sovvenzioni statali per assistere le autorità comunali nell'acquisto di terreno ai fini della pianificazione e in rapporto al controllo di trasformazione d'uso.

(Gli articoli di legge, ricorrenti nel testo, contenenti le principali disposizioni sono indicati tra parentesi).

Un attento esame della legge dimostra come, in larga misura, il controllo di pianificazione sia considerato una questione di amministrazione delle direttive impartite dai Ministri e dalle autorità locali. I tribunali non giudicano questioni di direttive generali, ma hanno il compito d'interpretare la legge e regolare le questioni di fatto.

a) Il nuovo sistema di pianificazione.

1) Piani di trasformazione d'uso.

— La legge riconosce la necessità di una più vasta impostazione della pianificazione: essa conferisce ai County Councils, anziché ai District Councils, l'autorità locale in materia di pianificazione per le zone al di fuori delle grandi città (art. 4); allo stesso tempo attribuisce al Ministro ampi poteri di controllo.

I District Councils possono agire in qualità di agenti dei County Councils nell'esercizio delle facoltà per il controllo della trasformazione, ma non nella preparazione dei piani (art. 34).

Secondo le precedenti leggi di pianificazione, la base del controllo di pianificazione era il « planning scheme » (2); ma la presente legge stabilisce un mezzo più elastico e pratico per l'assetto dell'uso del terreno.

Una volta compilato, un « planning scheme » avrebbe dovuto rimanere immutato per tutta la sua durata, mentre il nuovo metodo è formulato in modo da permettere alle autorità di pianificazione di tener conto dei costanti mutamenti nelle esigenze riguardanti il terreno. Prima di stabilire qualsiasi proposta concreta per l'uso del terreno, un'autorità di pianificazione dovrà fare un'indagine o rilevamento della propria zona (art. 5) e dopo aver preso in considerazione i dati così raccolti dovrà indicare su di un piano di trasformazione le proprie proposte concernenti le opere pubbliche e gli spazi liberi; le zone soggette a trasformazione e le zone da riservarsi per scopi agricoli, residenziali, industriali ed altri (art. 5).

Prima che il piano venga approvato dal Ministro del Governo locale e della pianificazione, il privato cittadino ha il diritto di fare obiezioni ed essere ascoltato a riguardo di qualsiasi proposta indicata dal piano. I progetti a lunga scadenza potranno apparire soltanto nelle linee generali e i particolari sovente saranno integrati in un secondo tempo, alla revisione del piano.

Un piano può venire emendato in qualsiasi momento e ogni cinque anni l'autorità di pianificazione dovrà fare una nuova indagine e rivedere integralmente il piano (art. 6). Ove un'autorità locale ometta la preparazione o l'emendamento di un piano il Ministro potrà toglierle l'incarico e potrà sia eseguirlo personalmente, sia incaricare un'altra autorità di eseguirlo per suo conto (art. 7). Il piano non è un documento legale in quanto le proposte possono venire impugnate in Tribunale. Una volta approvato dal Ministro un appello può venir presentato in Tribunale ma solo con la motivazione limitata al fatto che la procedura per la preparazione e presentazione del piano per la conferma è stata errata o che sono stati ecceduti i poteri della legge (art. 11).

II) Controllo della trasformazione d'uso del terreno. — Il termine « trasformazione d'uso » (development) comprende praticamente tutte le costruzioni, le operazioni tecniche e minerarie o altre sul terreno, così come qualsiasi cambiamento materiale nell'uso del terreno e degli edifici (3).

Per la prima volta nella storia della pianificazione si rende necessario ottenere il permesso prima di eseguire qualsiasi trasformazione d'uso (art. 12) e si hanno i debiti poteri d'ingiunzione ove tale permesso non sia stato ottenuto (art. 23). È questo un punto importante da ricordare, perché la necessità del permesso di pianificazione è altresì la prova principale per il diritto a prelevare l'onere di trasformazione (art. 69).

Un fattore importante per quanto riguarda il controllo dell'industria è la necessità di ottenere un certificato dal Ministero dell'Industria e Commercio (Board of Trade) per dimostrare che la proposta è in conformità con le direttive nazionali sulla distribuzione dell'industria, prima di poter fare domanda per ottenere il permesso di erigere o ampliare una fabbrica che abbia una superficie superiore ai 5.000 piedi quadrati (art. 14). Non esiste appello contro il rifiuto a concedere il detto certificato.

Il permesso di pianificazione potrà venir concesso dall'autorità locale di pianificazione (art. 14) o il Ministro stesso potrà prendere in considerazione una domanda di permesso (art. 15). Per evitare un ingorgo nel numero di domande da trattare, la legge autorizza il Ministro a concedere il permesso per certe categorie speciali di trasformazioni d'uso, a mezzo di ordinanze generiche o speciali (art. 13) con facoltà di ritirare questo permesso automatico in qualsiasi caso particolare. Ove un postulante non sia soddisfatto della decisione di una autorità locale di pianificazione, potrà fare appello al Ministro perché il suo caso venga ascoltato (art. 16). Il Ministro ha il diritto di

opporsi alla decisione dell'autorità e la sua decisione è inappellabile.

La concessione di un permesso di trasformazione non priva un'autorità di pianificazione del diritto di rivedere la trasformazione del terreno in questione. Si potrà emanare una ordinanza al fine di revocare o modificare il permesso prima che sia messo in atto (art. 21). Per di più potrà venire emanata una ordinanza per imporre la rimozione o alterazione o interruzione dell'uso di qualsiasi proprietà per ragioni di pianificazione (art. 26). Tutte queste ordinanze dovranno avere l'approvazione del Ministro prima di entrare in vigore.

L'integrità del lato estetico viene riconosciuta pienamente dalla legge; in essa sono comprese le facoltà delle leggi di pianificazione precedenti per la conservazione degli alberi e zone boschive (art. 28) e per gli edifici di interesse storico od architettonico (art. 29, 30 e 41) e per la prima volta si introduce un sistema completo di controllo della pubblicità all'aperto, attuato mediante regolamenti su basi simili a quelle del sistema di controllo per la trasformazione d'uso (art. 31 e 32).

b) Acquisto e trasformazione d'uso del terreno.

Durante gli ultimi cinquant'anni il sistema di amministrazione locale è passato dal mero controllo dell'osservanza dei regolamenti in questioni locali, ad esercitare una influenza predominante nella progettazione futura della città e delle campagne. Per buona parte questo progresso si è basato su l'ampliamento dei poteri intesi a promuovere un più alto standard di abitazione, colla costruzione di nuove case e il risanamento dei tuguri.

A tale scopo lo Stato ha dato il suo contributo finanziario e le autorità locali non dovranno più limitarsi ad eliminare le lacune che l'iniziativa privata non può essere indotta a colmare; esse assumono ora il posto che loro compete nel promuovere il benessere della comunità. Così gli obbiettivi ai quali si mira in un piano di trasformazione dipenderanno sovente dallo zelo e dall'energia con i quali le autorità locali intraprenderanno l'acquisto e la trasformazione d'uso del terreno. Per incoraggiare le autorità locali al riguardo, più ampi poteri sono previsti dalla legge (artt. 37, 38, 39, 40 e 44) e il Ministro potrà intervenire ove non sia fatto pieno uso di tali poteri (articolo 100).

La legge prevedeva ancora che i proprietari potessero non esser disposti a vendere il terreno ad acquirenti privati a prezzi che escludevano un qualsiasi valore di trasformazione. Il fatto che il terreno non fosse disponibile immediatamente per la trasformazione avrebbe potuto pregiudicare l'esito di un piano di trasformazione. Per evitare una si-

tuazione del genere, la legge conferisce alle autorità locali o allo Stato, attraverso la Commissione responsabile dell'incameramento del plus-valore, il potere di acquistare il terreno da proprietari resistenti e disporne ad uso di privati che abbiano l'intenzione di trasformarlo (artt. 38 (1) (b) e 43).

c) Le nuove basi di compenso per l'approvazione o il controllo della trasformazione d'uso del terreno.

Una delle più importanti disposizioni della presente legge è l'emendamento della legge relativa al compenso per l'appropriazione del terreno a scopi di interesse pubblico e per imporre restrizioni urbanistiche sull'uso del terreno.

Per valutare tale compensazione, ci si basava in passato sul probabile prezzo del terreno nelle transazioni private del mercato normale della proprietà, prezzo che comprendeva qualsiasi valore di trasformazione potenziale. L'emendamento introduce una nuova norma che non tiene conto nella valutazione del compenso di alcun valore attribuibile alla trasformazione potenziale del terreno. L'effetto pratico della norma è di privare il proprietario privato della maggior parte del valore derivante dalla trasformazione d'uso se il suo terreno viene usato per scopi d'interesse pubblico, o se l'uso ne è limitato dal controllo di pianificazione. L'opinione comune che la norma tolga il valore di trasformazione alla proprietà privata, o che il valore del terreno sia nazionalizzato, è totalmente priva di fondamento ai sensi delle norme della costituzione dello Stato.

Tuttavia la norma è molto importante per le autorità locali e i Ministeri nazionali i quali possono ormai acquistare il terreno ad un prezzo molto più conveniente, inoltre ove siano imposte restrizioni per le nuove trasformazioni, non sarà autorizzato alcun ricorso per indennizzo.

d) Indennità di espropriazione.

È importante ricordare che la legge non considera illegale che un proprietario venda il terreno a una cifra comprendente il valore di trasformazione. Se però il compratore è un ente locale o pubblico, tale prezzo non verrà pagato e l'autorità potrà usare i propri poteri per prendere possesso del terreno coattivamente e beneficiare così della nuova norma per la definizione del compenso. Siccome nessun terreno è immune dalla minaccia di esproprio o comunque dal controllo di pianificazione, e, dato che le autorità locali e pubbliche hanno ampi poteri di prendere possesso del terreno, compresa la facoltà di prenderne possesso allo scopo di trasformarlo a mezzo di privati, l'effetto della norma ha una certa influenza sul prezzo che un qualunque acquirente è disposto

a pagare. Per di più, naturalmente, l'acquirente dovrà tener presente che sarà soggetto all'onere di trasformazione se eseguirà una nuova trasformazione sul terreno acquistato. Per il momento, il peso di tutti questi elementi non pare sia stato compreso pienamente dagli acquirenti perchè molti sembrano ancora disposti ad arrischiare le conseguenze della nuova norma e a pagare il prezzo del mercato libero.

Comunque la conseguenza generale dell'applicazione della norma è che, contrariamente al principio da lungo tempo ammesso nella legislazione fondiaria inglese, il proprietario di un terreno non può ora reclamare altro valore per il suo terreno (con qualsiasi edificio su di esso) che quello corrispondente all'uso al quale si trovava adibito il terreno il 1° luglio 1948, e ha diritto di continuare in tale uso indefinitamente senza introdurre nuove trasformazioni d'uso — sostituzioni escluse — salvo che egli abbia pagato allo Stato un onere per il diritto di eseguire ulteriori trasformazioni (art. 51).

Cosicchè se il proprietario ha pagato l'onere di trasformazione e in seguito il suo terreno gli viene tolto, il pagamento dell'onere è un fattore di cui si deve tener conto nello stabilire il compenso spettantegli. In molti casi ciò potrebbe significare che il proprietario avrebbe diritto ad un compenso pari a quello che avrebbe ricevuto se la legge non fosse stata modificata. Nel contempo il valore d'uso attuale del terreno è flessibile in modo da tener conto di qualsiasi mutamento di valore, e senza essere rigidamente legato al valore che fosse stato fissato al 1° luglio 1948.

Nella legge sono comprese alcune disposizioni transitorie che hanno un peso notevole sulla determinazione del compenso al momento attuale. Non sono per esempio riconosciuti gli alti prezzi che è ancora possibile ottenere da una proprietà che non sia occupata; in tali casi si considera la proprietà come occupata da un locatario che non possa essere sfrattato prima del 1° gennaio 1954 (art. 52).

Ove qualsiasi edificio fosse in corso di costruzione o modificazione all'entrata in vigore della legge il 1° luglio 1948, potrà farsi presente il diritto a portare a termine il lavoro, scevro da onere di trasformazione, e di tale diritto si terrà conto nello stabilire il compenso nel caso che la proprietà sia acquistata per scopi d'interesse pubblico (art. 78).

Quando un proprietario può provare di aver fatto certi passi per la trasformazione del suo terreno entro i dieci anni precedenti l'entrata in vigore della legge, il Ministro dovrà certificare che il terreno è effettivamente maturo per la trasformazione.

L'effetto generale di tale certificato sarà di lasciare al proprietario il valore dei diritti di trasformazione del suo ter-

reno ed esentare così il terreno stesso dall'obbligo dell'onere di trasformazione. In più darà al proprietario il diritto di esigere come compenso il valore non limitato del terreno qualora questo gli fosse tolto o il suo uso integrale venisse limitato da controlli di pianificazione (art. 80).

La legge fornisce altresì un codice speciale per il compenso da pagarsi per i terreni adibiti a scopi di pubblica utilità, da parte di autorità locali e pubbliche e autorità per l'utilità pubblica, all'entrata in vigore della legge. Il codice calcola il valore d'uso attuale di detti terreni a un valore pari all'uso prevalente nei terreni vicini. Per esempio, se si dovesse acquistare uno spazio libero, appartenente ad una autorità locale, nel mezzo di un centro di negozi, il prezzo rappresenterebbe il valore del terreno sul quale si trovano i negozi (art. 82, 83, 84 e 85).

e) Compenso per il controllo di trasformazione d'uso del terreno.

La norma generale vigente in passato per quanto riguarda il compenso previsto, nel caso in cui i diritti di un proprietario vengano limitati senza pertanto che il terreno gli venga tolto, rimane immutata per quanto riguarda la trasformazione d'uso del terreno. Per la perdita dei diritti di trasformazione sul terreno il proprietario è autorizzato a chiedere l'indennizzo da un fondo speciale di Lst. 300.000.000 fornito dallo Stato (vedi paragrafo seguente). In tal modo il pagamento del compenso per controllo di pianificazione è limitato al danno recato all'attuale valore d'uso del terreno; non vi è diritto ad alcun compenso per il rifiuto di permesso di trasformazione a meno che il valore del terreno ne risulti ridotto.

Per dare un semplice esempio, il rifiuto a permettere che un campo in buon terreno agricolo sia trasformato in proprietà edilizia non autorizzerebbe il proprietario a reclamare un compenso. D'altra parte un proprietario potrà pretendere il compenso ove gli sia rifiutato il permesso di modificare la destinazione attuale (art. 20), od ove non gli sia concesso di eseguire una trasformazione per la quale abbia già pagato l'onere di trasformazione (art. 22); od ove si interferisca con la sua trasformazione attuale (art. 27); e se, come risultato del controllo di pianificazione, un appezzamento di terreno viene privato del suo valore, il proprietario potrà pretendere che esso venga acquistato dall'autorità stessa (art. 19).

f) Trasferimento della responsabilità per il compenso per la perdita dei diritti di trasformazione e l'incameramento del plus valore.

Uno dei grandi vantaggi della legge attuale per quanto riguarda le autorità locali, è il trasferimento allo Stato delle responsabilità derivanti dal compenso

per la perdita dei diritti di trasformazione e l'incameramento del plus valore quando ha luogo la nuova trasformazione. Tali funzioni vengono espletate da un nuovo organo statale, il Central Land Board (art. 2).

g) Perdita dei diritti di trasformazione.

La legge ha riconosciuto che la nuova norma per la determinazione dei compensi avrebbe potuto procurare delle difficoltà ai proprietari di terreno che lo avevano acquistato al prezzo del vecchio mercato prima che la legge entrasse in vigore e sono state prese disposizioni per compensare questa categoria di proprietari. Per evitare ogni danno nei riguardi di chi aveva comprato terreno con l'intenzione di eseguire trasformazioni o per speculazione, fu stabilito un fondo di Lst. 300.000.000 dal quale i proprietari potevano reclamare il compenso entro i quindici mesi dall'entrata in vigore della legge (art. 58).

Il diritto a presentare reclamo non dipendeva da un rifiuto di permesso di pianificazione, ma era un vero e proprio diritto concesso dalla legge. Non vi è garanzia che i reclami siano soddisfatti per intero e il progetto di distribuzione potrà usare trattamenti di favore in certi casi. L'ammontare di ogni reclamo rappresentava la differenza fra il valore bloccato del terreno secondo quanto stabilito dalla legge e il valore «libero» del terreno, se la legge non fosse stata approvata (art. 31).

La distribuzione del fondo deve farsi in obbligazioni statali prima del 1° luglio 1953 (art. 23) con interessi in contanti a partire dal 1° luglio 1948.

h) Incameramento degli oneri di trasformazione.

L'incameramento della miglioria non è un concetto nuovo nella legge inglese. Fu sperimentato per la prima volta nel 1662 ma non ebbe mai un grande effetto sul valore dei terreni. Comunque, secondo la legge 1947 l'obbligo al pagamento della miglioria, detto ora «onere di trasformazione», è una questione d'importanza considerevole per tutti i proprietari di terreno, dato che esso deve essere pagato, eccetto per le opere minori, per tutte le nuove trasformazioni.

«Per determinare se e quanto debba esser pagato in qualità di onere di trasformazione ai sensi della legge... il [Central Land] Board dovrà tener conto dell'ammontare della differenza tra il valore che assumerà il terreno in virtù della trasformazione per la quale si richiede il permesso, e il valore che esso avrebbe senza il beneficio di tale trasformazione» (art. 70, paragrafo 2).

È importante notare che chi opera una trasformazione non dovrà necessariamente pagare un onere per l'intero valore del terreno, ma soltanto per quella parte del valore di trasforma-

zione attribuibile alla trasformazione che vuole eseguire. Perciò il principio di prelevamento dell'onere differisce da quello della presentazione del reclamo presso il fondo di compenso di lire sterline 300.000.000; tale reclamo si riferisce all'intero valore (non bloccato) alla data in cui la legge è entrata in vigore. L'onere di trasformazione comunque è pagato soltanto per una trasformazione eseguita realmente al presente, ma potrà essere altresì prelevato sulla trasformazione del terreno che abbia acquistato un valore di trasformazione da quando la legge è entrata in vigore.

Il pagamento dell'onere dovrà farsi prima che la trasformazione sia cominciata oppure si potrà venire a un accordo col Central Land Board per il pagamento a rate (art. 71).

Non vi è appello contro l'ammon-tare fissato per l'onere. Se qualcuno

tenta di evadere al pagamento e viene scoperto dall'Ente questi ha il potere di recuperare l'onere e imporre una penalità non eccedente il doppio dell'onere. Si potrà fare appello in Tribunale contro tale penalità (art. 74).

i) Sovvenzioni governative alle autorità locali.

Oltre ad assumersi la responsabilità per il compenso per la perdita dei diritti di trasformazione, lo Stato ha anche il compito (art. 93 e 94) di dare sovvenzioni per trasformazioni eseguite dalle autorità locali entro i loro poteri di pianificazione e per il compenso da pagarsi per l'imposizione di restrizioni sulla trasformazione entro i limiti dei valori d'uso attuali del terreno (paragrafi c, l, precedenti). Secondo tali poteri le autorità locali ricevono aiuti finanziari considerevoli per la pianificazione e nel

contempo, siccome le sovvenzioni vengono versate solo a progetti approvati, lo Stato può esercitare un vasto controllo sulla pianificazione.

Le sovvenzioni sono pagabili per sessant'anni, ma non sono uguali in tutto il paese. Le somme pagate dipendono dalla situazione finanziaria dell'autorità locale in questione. La proporzione delle sovvenzioni va dal 90% durante i primi anni della ritrasformazione delle zone soggette a danni di guerra, al 20% negli ultimi anni di trasformazione delle zone mal sistemate (art. 93).

La massima proporzione delle sovvenzioni per il compenso da pagarsi sul controllo di trasformazione è del 50% (art. 94).

Norman C. Abbey

Autore di "A. Companion to the Town and Country Planning Acts and Orders" (edito da Eyre & Spottiswoode (Publishers) Ltd., London).

NOTE

(1) «AUTORITÀ LOCALI». — L'amministrazione locale inglese (Local Government), quale definita dal Local Government Act del 1888, è suddivisa verticalmente in due gruppi completamente indipendenti: «Administrative Councils» e «County Boroughs». I primi corrispondono a grossa scala — ma non esattamente — alle entità tradizionali dell'Inghilterra e del Galles, le *county boroughs* (comprese London) e sono amministrati dai «County Councils»; i secondi comprendono le città che al momento della approvazione della Legge 1888, contavano più di 50.000 abitanti (oggi le somme di 25), e sono sotto il «County Borough Council». Mentre nel County Borough tutto il potere amministrativo è nelle mani di una sola autorità, il C. B. Council, negli Administrative Councils esiste una divisione di funzioni tra il County Council, che esercita la sua giurisdizione su tutto il County e le autorità dei «County Districts», che governano solo parti del County e che sono in certa modo subordinate al County Council.

I County Districts comprendono tre gruppi: «Municipal Boroughs» (209), «Urban Districts» (572) e «Rural Districts» (475), retti dai rispettivi Councils.

Il passaggio dell'autorità in materia di pianificazione, dai District al County Council, rappresenta quindi una tendenza verso un maggiore coordinamento ed un progressivo ampliamento degli scopi della pianificazione; le opposizioni al carattere eminentemente locale della legislazione urbanistica anteriore.

(2) «PLANNING SCHEME». — Il concetto di «planning scheme», quale emerge dalla sua definizione teorica nelle leggi anteriori e dalla sua applicazione negli ultimi 40 anni di pianificazione inglese, tendeva ad assumere caratteri restrittivi.

Una «scheme» era essenzialmente un documento composto di varie parti, accompagnato da mappe e carte descriventi le aree interessate. In esso potevano essere specificati gli allineamenti delle nuove strade; la chiusura e derivazione delle strade esistenti; il numero, la natura e l'aspetto estetico degli edifici; alcuni elementi di conservazione; la conservazione dei monumenti storici o architettonici, ecc. Una volta approvato uno «scheme», le sue disposizioni, che erano alla stessa tempo dettagliate e rigide, venivano applicate e amministrate col pieno rigore della legge.

I principali inconvenienti del sistema stavano nel fatto che gli «scheme» erano generalmente di carattere restrittivo e locale, indipendenti non dall'altro e non coordinati su un piano regionale o nazionale; le loro disposizioni avevano poca relazione con quanto poteva effettivamente essere realizzato, ed erano grandemente limitate nella loro applicazione pratica dal timore di eventuali reclami per indennità e danni recati alla proprietà privata. In pratica non esistevano effettive disposizioni per favorire lo sviluppo e trasformazione particolare, e non c'era la preparazione degli «scheme» basata su di una adeguata indagine delle esigenze reali e delle esigenze future, le loro finalità era ristrette, anche quando le norme formulate possedevano carattere (anche troppo) generale.

(3) «DEVELOPMENT». — Nel testo del presente articolo la parola «development» è stata tradotta con «trasformazione d'uso» o semplicemente «trasformazione», per quanto la corrispondenza non sia evidentemente rigorosa in punto come considerata valida in tutti i casi. La definizione esatta di «development» ai sensi della nuova legge inglese, comprende: «l'esecuzione di opere di edilizia, ingegneria, mineraria e altre nel

col e sotto il terreno, e l'introduzione di qualunque cambio materiale nell'uso degli edifici o di altro terreno» (parte III, art. II, paragrafo 3).

Sono specificamente esentate da questa definizione le seguenti operazioni:

- l'esecuzione di quei lavori di manutenzione, miglioramento o altre alterazioni degli edifici che non modificano materialmente l'apparenza esterna dell'edificio;
- l'esecuzione da parte di un ente stradale locale di lavori necessari alla manutenzione e miglioramento di una strada, sempre che questi lavori siano eseguiti su terreno compreso nei limiti della strada;
- l'esecuzione da parte delle autorità competenti e da imprese autorizzate di lavori necessari per l'ispezione, riparazione o sostituzione di fogne, condutture, cavi ed altri servizi;
- l'uso di edifici o terreni compresi nei limiti dell'abitazione per qualunque scopo inerente al godimento dell'abitazione come tale;
- l'uso di un terreno per scopi agricoli o forestali (compreso il rimboschimento), o l'uso per tali scopi di qualunque edificio occupato insieme al terreno così usato, § 4, sub-§ 1.

Cadono invece sotto la definizione di «cambio materiale», la sostituzione di una o più abitazioni di un edificio precedentemente adibito ad uno di abitazione singola, così come il deposito di rifiuti o rottami su un terreno, anche se già adibito a questo uso, quando la superficie o l'altezza del deposito venga in tal modo estesa.

(a. d. r.)

La legge 1945 sulla distribuzione dell'industria (1)

INDICE DEGLI ARTICOLI

Disposizione per le zone di sviluppo.

- Art. 1. Disposizioni riguardanti la costruzione e distribuzione di locali per imprese industriali nelle zone di sviluppo.
- Art. 2. Assistenza finanziaria alle società fondarie commerciali o industriali nelle zone di sviluppo.
- Art. 3. Assistenza finanziaria per il miglioramento dei servizi fondamentali nelle zone di sviluppo.
- Art. 4. Assistenza finanziaria per iniziative industriali nelle zone di sviluppo.
- Art. 5. Disposizioni riguardanti il terreno in disuso nelle zone di sviluppo.
- Art. 6. Edifici costruiti ai sensi degli art. 1 e 5 in osservanza ai piani generali.
- Art. 7. Modifiche all'appendice sulle zone di sviluppo.
- Art. 8. Revoca delle Leggi per le Zone Speciali.

Disposizioni generali sulla distribuzione dell'industria.

- Art. 9. Costruzione di edifici per nuove unità industriali da notificarsi al Board of Trade.
- Art. 10. Disposizioni supplementari relative all'art. 9.
- Disposizioni supplementari.
- Art. 11. Entrate ed uscite.
- Art. 12. Disposizioni per l'acquisto e l'utilizzazione del terreno.
- Art. 13. Esercizio delle funzioni del Board of Trade.
- Art. 14. Procedura di notifica degli avvisi.
- Art. 15. Interpretazione.
- Art. 16. Disposizioni riguardanti la Scozia.
- Art. 17. Titolo abbreviato della presente legge e sua giurisdizione.

Appendici.

- 1ª Appendice. Elenco delle zone di sviluppo.
- 2ª Appendice. Ordinanze di esproprio.

Scopo della presente legge è la tutela dello sviluppo di determinate zone; il controllo della costruzione ed assegnazione di locali ad uso industriale al fine di assicurare una giusta distribuzione dell'industria; il raggiungimento degli altri scopi ad essa connessi.

Disposizioni riguardanti le zone di sviluppo.

ART. 1. — In qualsiasi zona specificata nella prima Appendice della presente legge (zona che verrà sempre indicata come «zona di sviluppo» («development area»)) il Board of Trade, allo scopo di facilitare l'assegnazione di locali necessari per soddisfare le esigenze delle imprese industriali (comprese le richieste provenienti dalle persone in esse impiegate o da impiegarsi) o di aree per tali locali o di opere di accesso ai suddetti potrà:

a) acquistare per accordo privato o, essendo autorizzato da relativa ordinanza emanata ai sensi della presente legge, a mezzo esproprio, un terreno per la costruzione su di esso (sia da parte del Board of Trade o di altre persone) dei detti locali o mezzi di accesso; e

b) costruire quegli edifici ed eseguire quelle opere, sul terreno posseduto dal Board of Trade, che si riterrà opportuno allo scopo di provvedere locali, luoghi o mezzi di accesso, o di rendere il terreno adatto a provvedere quanto sopra per mezzo di altre persone.

ART. 2. - Il Board of Trade potrà, col consenso del Ministero del Tesoro, concedere prestiti alle società fondiarie per il commercio o l'industria (siano esse costituite prima o dopo l'approvazione della presente legge) ove il Board abbia accertato che i prestiti favoriranno la costruzione di locali ad uso industriale nelle zone di trasformazione in modo da assicurare l'insediamento o l'espansione di imprese industriali in dette zone.

ART. 3. - (1) Ove un Ministro della Corona ritenga che non siano stati presi i provvedimenti necessari alle esigenze di una data zona di sviluppo per quanto riguarda il servizio fondamentale del quale egli è responsabile, potrà, col consenso del Ministro del Tesoro, concedere prestiti o sovvenzioni per migliorare tale servizio, a quelle persone e nel modo che riterrà appropriato per soddisfare tali necessità.

(2) Nel presente articolo l'espressione «servizio fondamentale» significa il provvedere alle attrezzature per i trasporti (sia per ferrovia, strada, mare o aria), l'elettricità, il riscaldamento, l'illuminazione e l'abitazione, l'igiene ed altri servizi dai quali dipendono lo sviluppo della zona in questione ed in particolare delle imprese industriali in essa comprese.

(3) I poteri conferiti dal presente articolo sono da considerarsi in aggiunta a qualsiasi altro potere riconosciuto a un Ministro della Corona per concedere prestiti o sovvenzioni.

ART. 4. - (1) Il Ministro del Tesoro potrà, in conformità con i suggerimenti di un Comitato Consultivo da esso nominato, accordarsi con qualsiasi persona, che eseguisca o proponga di eseguire in una zona di sviluppo una impresa industriale alla quale si applichi il presente articolo (sia che si tratti di impresa già impiantata o di cui si proponga l'impianto) allo scopo di fornire assistenza finanziaria nell'esecuzione dell'impresa, nei termini che potranno venir specificati dall'accordo, in una o più dei modi seguenti:

a) con la concessione annuale di sovvenzioni alla detta persona per agevolare il pagamento degli interessi per denaro preso a prestito o da prendersi a prestito sia ai fini dell'impresa sia genericamente per tali fini.

b) con la concessione di prestiti per tali scopi.

(2) Il presente articolo si applica a qualsiasi impresa approvata dal Board of Trade in conformità alle esigenze della giusta distribuzione dell'industria. Dovrà trattarsi altresì di impresa per la quale il Ministro del Tesoro abbia accertato — in conformità con le suddette raccomandazioni — che vi siano valide probabilità che essa possa col tempo essere gestita senza bisogno di ulteriore assistenza ai sensi della presente legge, per quanto la persona che la gestisce o si propone di gestirla non possa, senza l'assistenza di cui sopra, ottenere al presente i capitali necessari agli scopi dell'impresa nei termini stabiliti.

ART. 5. - (1) Ove il Board of Trade ritenga che, essendo un terreno in disuso in una zona di sviluppo e con probabilità di rimanere tale per un periodo considerevole, sia opportuno che esso venga acquistato dal Board of Trade al fine di assicurare un buon uso di esso o di migliorare l'assetto della zona, il Board of Trade potrà acquistare detto terreno con accordo privato quando ne sia autorizzato da ordinanza di acquisto coattivo, con esproprio.

(2) Il Board of Trade potrà eseguire sul terreno da esso acquistato ai sensi del presente articolo quei lavori che riterrà opportuni per mettere il terreno in grado di essere adibito a un dato uso o per migliorare la sistemazione generale della zona.

(3) Il Board of Trade potrà, col consenso del Ministero del Tesoro, concedere sovvenzioni, con quelle modalità che riterrà necessarie agli scopi del presente capoverso, a qualsiasi autorità locale o a qualsiasi società i cui statuti proibiscano la distribuzione dei dividendi ai propri soci, per contribuire al costo dei lavori da eseguirsi in terreni in disuso (in zone di sviluppo), al fine di mettere i detti terreni in uso o di migliorare la sistemazione generale della zona.

ART. 6. - Il Board of Trade non dovrà costruire edifici o eseguire alcun lavoro in conformità agli articoli 1 e 5 della presente legge, laddove questi contravvengano alle disposizioni di qualsiasi piano in vigore ai sensi della legge 1932 per la Pianificazione Urbana e Rurale, e di qualsiasi decreto revocato dalla detta legge o di qualsiasi decreto revocato in seguito.

ART. 7. - (1) Il Board of Trade potrà di tanto in tanto (e allo scadere del termine di tre anni dall'approvazione della presente legge) sarà nell'obbligo considerare se una qualsiasi zona debba venire aggiunta o eliminata dalla Prima Appendice della presente legge.

(2) Ove, in un momento qualsiasi, il Board of Trade ritenga che la distribuzione dell'industria sia tale che in una zona non specificata nella suddetta Prima Appendice vi sia un probabile e serio pericolo di disoccupazione, esso potrà a mezzo di ordinanza disporre acciocché la detta zona venga inclusa nella Prima Appendice della presente legge.

(3) Ove, in un momento qualsiasi dopo lo scadere del termine di tre anni dall'approvazione della presente legge, il Board of Trade abbia accertato che nell'intera zona specificata nella detta Prima Appendice, o in parte di essa, le condizioni di cui sopra non esistono più, potrà a mezzo di ordinanza disporre affinché la zona o parte di essa vengano eliminate dalla detta Appendice, a condizione che nessuna ordinanza emanata ai sensi del presente capoverso possa compromettere la validità o il proseguimento di qualsiasi cosa fatta o iniziata prima dell'entrata in vigore della ordinanza.

(4) Una ordinanza ai sensi del presente articolo non potrà essere emanata se non dopo consultazione con ognuna delle autorità locali la cui zona comprenda uno qualsiasi dei terreni ai quali si riferisce l'ordinanza stessa.

(5) Una ordinanza ai sensi del presente articolo non avrà effetto finché non sia stata approvata da ognuna delle due Camere.

ART. 8. - (1) Le leggi 1934 e 1937 per le Zone Speciali (Trasformazione e Miglioria) sono revocate con la presente.

(2) Nel più breve tempo possibile dopo la approvazione della presente legge il Fondo per le Zone Speciali sarà liquidato in conformità con le istruzioni del Ministro del Tesoro e si devolverà all'Esercizio:

a) qualsiasi rimanenza del fondo al momento della sua liquidazione e

b) qualsiasi somma che risulti dovuta al medesimo a liquidazione avvenuta e che, a prescindere dal presente capoverso, avrebbe dovuto essere versata al Fondo, ma nulla, nelle disposizioni precedenti della presente legge, dovrà compromettere l'operatività dei capoversi (5 fino a 7) dell'art. 3 della legge 1934 (che riguardano la preparazione e presentazione al Parlamento dei conti) riferentesi a quanto fatto prima della liquidazione del Fondo.

(3) Qualsiasi interesse intestato a un Commissario immediatamente prima dell'approvazione della presente legge, su di un terreno da lui acquistato ai sensi dell'art. 4 della legge 1934 e qualsiasi garanzia intestata a un Commissario per coprire il rimborso di un prestito da lui fatto ai sensi della detta legge, dovranno, ad approvazione della presente legge e senz'altro, venire intestati a quel Ministro della Corona che il Ministero del Tesoro ritenga competente.

(4) Salve restanti le disposizioni dell'art. 38 della legge 1889 per l'Interpretazione (riferentesi

all'effetto delle revoche) la revoca delle suddette leggi non comprometterà la continuazione dell'operatività di qualsiasi accordo decretato ai sensi di esse prima dell'approvazione della presente legge, ma i suddetti accordi verranno modificati come segue e cioè:

a) nel caso di accordi conclusi da un Commissario per ottenere prestiti o concessioni atti a favorire la costruzione di locali ad uso industriale, al Commissario si dovrà sostituire il Board of Trade;

b) nel caso di qualsiasi accordo stipulato da un Commissario, questi dovrà essere sostituito da quel Ministro della Corona che il Ministro del Tesoro ritenga competente, e qualsiasi misura presa da un Commissario potrà venir portata a termine dal suddetto Ministro della Corona.

(5) Nel presente articolo l'espressione «la legge 1934» significa la Legge per le Zone Speciali (Trasformazione e Miglioria) e l'espressione «Commissario» significa un Commissario nominato ai sensi dell'art. 1 di detta legge.

Disposizioni generali riguardanti la distribuzione dell'industria.

ART. 9. - (1) Nessuna persona potrà stipulare un contratto per la costruzione di edificio ad uso industriale, facente parte di una nuova unità industriale, o iniziare la costruzione di detto edificio prima dello scadere di un termine di 60 giorni (o di un periodo più breve che potrà venir accordato dal Board of Trade) dalla presentazione al Board of Trade di una notifica per iscritta della costruzione in progetto, a meno che il presente capoverso non si riferisca alla costruzione di un edificio avente una superficie coperta complessiva inferiore ai 10.000 piedi quadrati (920 mq).

(2) Ai fini del presente articolo un edificio sarà considerato come facente parte di un nuovo complesso industriale a meno che:

a) si trovi ad essere contiguo o adiacente ad altro edificio industriale in uso per conto della stessa impresa, o se si tratti di edificio eretto prima dell'approvazione della presente legge o nei riguardi del quale sia stata presentata notifica ai sensi del presente articolo; o

b) si trovi a sostituire altro edificio industriale di cui sopra e sia costruito sia sulla stessa area o in località contigua o adiacente all'area suddetta.

(3) Il Board of Trade potrà, mediante avviso per iscritto (presentato alla persona che avrà notificato al Board of Trade, ai sensi del presente articolo, la progettata costruzione di un edificio, richiedere alla detta persona di dare informazioni (ove ciò non sia già stato fatto nella notifica) sulla proposta situazione dell'edificio, sul procedimento industriale che si ha l'intenzione di applicare, sulla superficie coperta complessiva e l'eventuale numero di uomini e donne da impiegarsi in esso.

(4) Chiunque contravvenga alle disposizioni del capoverso 1) del presente articolo o non fornisca le informazioni richieste dal capoverso 3), sarà ritenuto colpevole di infrazione e con procedimento sommario condannato a una pena pecuniaria non eccedente le cento sterline.

(5) Ove nel fornire una qualsiasi informazione richiesta ai sensi del capoverso 3) del presente articolo, chiunque coscientemente o per negligenza faccia qualche falsa affermazione nei particolari materiali, sarà ritenuto colpevole di infrazione e condannato, previa prova sommaria, a una pena pecuniaria non eccedente le cento sterline, o dietro prova o indizio a una pena non eccedente le cinquecento sterline o a detenzione per un periodo non eccedente i dodici mesi oppure alla detenzione e pena pecuniaria contemporaneamente.

ART. 10. - (1) Il Board of Trade potrà, mediante regolamenti emanati ai sensi del presente articolo, esentare dalle disposizioni dell'articolo precedente, qualsiasi categoria o tipo di edifici industriali.

2) Qualsiasi regolamento emanato ai sensi del presente articolo dovrà venir presentato al Parlamento nel più breve tempo possibile e se una delle Camere, entro il termine di quaranta giorni dalla presentazione, ritiene che tali regolamenti debbano essere abrogati, essi perdono immediatamente validità, senza pregiudizio però per la validità di tutto quanto fatto in precedenza ai sensi di essi o all'emanazione di nuovi regolamenti.

Nel calcolare il termine di quaranta giorni di cui sopra, non si terrà conto di qualsiasi periodo durante il quale il Parlamento venga disciolto o prorogato o durante il quale entrambe le Camere vengano aggiornate per più di quattro giorni.

3) Ai fini dell'articolo precedente, la persona che promuove la costruzione di un edificio (sia per l'occupazione o suo proprio o di altra persona) e non la persona dalla quale viene eseguito il lavoro, (eccetto il caso ove la suddetta persona eseguisca personalmente il lavoro) sarà considerata come la persona dalla quale fu costruito l'edificio.

Disposizioni supplementari.

Art. 11. - 1) Salve restanti le disposizioni emanate ai sensi del presente articolo, tutte le spese sostenute da qualsiasi Dipartimento di Stato ai sensi della presente legge, verranno pagate con i fondi deliberati dal Parlamento.

2) Salve restanti le disposizioni emanate ai sensi del presente articolo tutte le entrate di un Dipartimento di Stato provenienti da prestiti fatti ai sensi della presente legge o dalla disponibilità di terreno acquistato o sul quale sono stati eseguiti dei lavori ai sensi della presente legge, saranno pagate all'Esercito.

3) Il Ministro del Tesoro potrà dare disposizioni affinché tutte le entrate ed uscite di un Dipartimento di Stato ai sensi degli articoli 3 e 4 della presente legge, siano rispettivamente pagate o versate a quei fondi, che sono sotto il controllo e l'amministrazione del Compartimento, e che potranno venir specificati da disposizioni.

Art. 12. - 1) Le ordinanze di esproprio (del terreno) potranno venir emanate ai sensi della presente legge in conformità alle disposizioni della Legge sull'Abitazione 1936, stabilita con modifiche nella Seconda Appendice della presente legge; tali disposizioni si applicheranno di conseguenza all'esproprio di terreno in virtù della presente legge.

2) I provvedimenti, relativi all'alienazione (sia per mezzo di vendita, locazione o altrimenti) di terreno acquistato dal Board of Trade ai sensi della presente legge o terreno amministrato dal Board of Trade sul quale sono stati costruiti edifici o eseguiti lavori ai sensi della presente legge, dovranno essere disposti col consenso del Ministro del Tesoro.

Art. 13. - Tutto quanto ai sensi della presente legge verrà imposto o autorizzato a farsi per mezzo di, o per, o in presenza del Board of Trade, potrà venir fatto per mezzo di, o per, o in presenza del Presidente del detto Board o suo segretario, sottosegretario o assistente o persona autorizzata allo scopo dal Presidente stesso.

Art. 14. - 1) Qualsiasi avviso o altro documento che debba venir presentato ai sensi della presente legge, per richiesta o autorizzazione della medesima, potrà venir presentato sia per consegna diretta all'interessato, sia col lasciarlo al suo indirizzo o per posta; ma comunque un documento non si riterrà debitamente presentato per posta, se non mandato per lettera raccomandata.

2) I suddetti documenti da presentarsi per imposizione o autorizzazione a una società o ente, si riterranno debitamente presentati se presentati al segretario stesso della detta società ad ente.

3) Ai fini del presente articolo e dell'articolo 26 della legge 1889 per l'Interpretazione, l'indirizzo esatto dell'interessato cui si debba presentare uno dei documenti di cui sopra, dovrà, trattandosi di segretario di società o ente, essere quello dell'ufficio principale o registrato, e in tutti gli altri casi sarà l'ultimo indirizzo conosciuto della persona di cui trattasi.

4) Ove non sia possibile, previa debita investigazione, accertare il nome e l'indirizzo di un proprietario, locatario od occupante di terreno al quale si dovrà presentare uno dei suddetti documenti, il documento potrà venir indirizzato con l'etichetta « proprietario » o « locatario » o « occupante » dei locali (denominandoli) ai quali il documento si riferisce, e consegnato a qualche persona nei detti locali quando non vi siano persone nei locali, affisso (o copia di esso) su qualche parte visibile dei locali.

Art. 15. - 1) Nella presente legge le espressioni seguenti hanno il significato loro assegnato rispettivamente qui appresso, e cioè:

— « edificio industriale » e « locali ad uso industriale » significano rispettivamente edifici e locali adibiti o designati o adatti all'uso per qualsiasi procedimento industriale;

— « impresa industriale » significa una impresa per mezzo della quale viene eseguito un procedimento industriale;

— « procedimento industriale » significa qualsiasi processo per o relativo a uno qualsiasi dei seguenti scopi e precisamente:

a) alterare, riparare, decorare, rifinire, pulire, lavare, impacchettare o incasellare, o adattare per la vendita, o rompere o demolire qualsiasi articolo, oppure

c) salvi restanti i comma precedenti, la estrazione, lavorazione o preparazione per la vendita di minerali o l'estrazione o preparazione per la vendita di petrolio, sale marino, sempre che sia un processo seguito a scopo di commercio o affari; e ai fini della presente definizione la espressione « articolo » significa un articolo di qualsiasi descrizione, compreso un vapore o vascello;

— « autorità locale » significa il Council di un County, County Borough o County District, o riferendosi alla Scozia, un County Council, Town Council o District Council;

— « società fondiaria industriale o commerciale » significa una società i cui scopi comprendono il provvedere locali ad uso industriale all'uso di persone che non siano la società stessa, e i cui statuti proibiscano altresì la distribuzione degli utili della società stessa ai propri soci.

2) I riferimenti nella presente legge a un Ministro della Corona dovranno interpretarsi come riferimenti a un Segretario di Stato, Ministro o Ente, a capo di un Dipartimento Governativo.

Appendice Prima

OMISSA

Appendice Seconda

ORDINANZE DI ESPROPRIO

Parte I. - Procedura autorizzante l'esproprio.

1. - Un'ordinanza d'esproprio dovrà comprendere (salve restanti le modifiche stabilite nella parte IV della presente Appendice e tutti gli adattamenti necessari) le Lands Clauses Acts, l'art. 77 della legge 1845 Railways Clauses Consolidation e gli articoli dal 78 all'85 della detta legge, esclusi gli emendamenti portati dalla legge 1925 per le Miniere (Worling Facilities and Support). L'ordinanza dovrà riferirsi nelle eventuali descrizioni a una carta del terreno in causa e dovrà essere redatta nella forma che il Board of Trade potrà determinare.

2. - Ove il Board of Trade proponga di emanare una ordinanza di esproprio, si dovrà preparare una bozza della medesima e si dovrà:

a) pubblicare un avviso in uno o più quotidiani circolanti nel distretto dove si trova il

terreno al quale si riferisce la bozza dell'ordinanza, dando notizia che si prospetta l'emanazione dell'ordinanza di esproprio con la descrizione del detto terreno e l'indicazione del luogo dove si potrà prendere visione in ore convenienti della bozza o dell'ordinanza stessa e della relativa carta;

b) presentare a tutti i proprietari, locatari od occupanti il terreno al quale si riferisce la bozza dell'ordinanza (ad eccezione dei locatari per un periodo inferiore ad un mese) un avviso annunciante che il Board of Trade propone l'emanazione di una ordinanza di esproprio e l'effetto della medesima, specificando il termine entro il quale, e le modalità con le quali, potranno venir fatte obiezioni alla detta ordinanza.

3. - 1) Ove non sia stata fatta debita obiezione:

a) da parte di coloro ai quali è fatto obbligo di presentare l'avviso, o

b) da parte di una delle autorità locali sotto la cui giurisdizione (amministrazione) si trova il terreno al quale si riferisce la bozza dell'ordinanza o da parte di una qualsiasi associazione od ente avente fra i propri scopi la conservazione delle amenità di godimento pubblico (ove si tratti di associazioni od enti il cui carattere e scopo siano considerati tali dal Board of Trade, che il loro punto di vista sia degno di essere preso in considerazione),

— o, quando tutte le obiezioni fatte come sopra vengano ritirate, il Board potrà, ove lo ritenga opportuno, emanare una ordinanza sia in conformità con la bozza o con le dovute modifiche alla medesima, ad eccezione di qualsiasi modifica che estenda l'ordinanza a terreni non designati dalla bozza stessa, a meno che tutte le persone interessate non vi acconsentano.

2) In tutti gli altri casi il Board of Trade dovrà, prima di emanare una ordinanza, aprire una pubblica inchiesta e prendere in considerazione tutte le obiezioni non ritirate e il rapporto di chi ha condotto l'inchiesta e quindi provvedere all'emanazione dell'ordinanza come detto sopra:

— A condizione che il Board possa richiedere a chiunque abbia sollevato una obiezione, di confermarla per iscritto e possa emanare un'ordinanza senza che vi sia bisogno di aprire una pubblica inchiesta ove sia accertato che le obiezioni debitamente presentate si riferiscono esclusivamente a questioni che possono venir risolte dall'arbitro il quale dovrà stabilire il compenso.

3) I capoversi 2) fino a 5) dell'art. 290 della legge 1933 per il Governo Locale (che si riferisce alla deposizione di prove e al pagamento delle spese per le inchieste locali) dovrà applicarsi alle inchieste locali aperte in virtù del presente paragrafo come si applicano alle inchieste locali citate al capoverso 1) del detto art. 290.

Parte II. - Validità ed effetto delle ordinanze di esproprio.

4. - Nel più breve tempo possibile seguente all'emanazione di un'ordinanza di esproprio, il Board of Trade dovrà pubblicare un avviso in uno o più quotidiani circolanti nel distretto dove si trova il terreno al quale l'ordinanza stessa si riferisce, annunciando che l'ordinanza è stata emanata ed indicando il luogo dove si potrà prendere visione in ore convenienti dell'ordinanza e della carta relativa in essa contenuta. Dovrà altresì presentare il detto avviso a tutti coloro che avendo debitamente reso notorio le proprie obiezioni all'emanazione dell'ordinanza, siano comparsi alla pubblica inchiesta per sostenere le proprie obiezioni.

5. - Chiunque si trovi danneggiato da una ordinanza di esproprio e desideri impugnare la validità della medesima o di qualsiasi disposizione in essa contenuta, sostenendo che non rientra nei poteri della presente Legge o che qualche disposizione della detta Legge non è stata osservata nella formulazione della detta ordinanza, avrà facoltà, entro sei settimane dalla pubblicazione dell'avviso di emanazione

di presentare una domanda all'Alta Corte e, in seguito a tale domanda, l'Alta Corte:

a) potrà con ordinanza interinale sospendere l'entrata in vigore dell'ordinanza di cui sopra o di qualsiasi disposizione in essa contenuta, sia in generale o per quanto riguarda la proprietà del postulante fino a composizione della procedura; e

b) ove sia stato accertato che l'ordinanza o una delle disposizioni in essa contenute non rientrino nei poteri della presente Legge o che gli interessi del postulante siano stati sostanzialmente lesi dalla mancata osservanza di una delle formalità della Legge stessa, potrà annullare l'ordinanza o una qualsiasi delle disposizioni in essa contenute, sia in generale o per quanto concerne una qualsiasi proprietà del postulante.

6. - Salve restando le disposizioni del precedente paragrafo, un'ordinanza di esproprio non potrà, sia prima che dopo la sua emanazione, essere discussa in qualsiasi procedimento legale e dovrà entrare in vigore allo scadere di sei settimane dalla data nella quale l'avviso dell'emanazione dell'ordinanza è stato pubblicato in conformità con le disposizioni della presente parte di questa tabella.

Parte III. - Limitazioni riguardanti l'esproprio di particolari terreni.

7. - 1) Ove un'ordinanza di esproprio autorizzi l'acquisto di un terreno formante parte di un « common », spazio libero, « fuel allotment » o « field garden allotment » (2), tale ordinanza, per quanto riguarda l'acquisto di detti terreni, dovrà essere soltanto transitoria e non avere effetto finché non venga confermata dal Parlamento, a meno che l'ordinanza non provveda a dare in cambio di detto terreno altro terreno, di superficie non inferiore e che il Ministro competente dichiara essere parimenti vantaggioso a quelle persone, se esistono, che hanno diritti comuni su terreno pubblico e al pubblico in genere.

2) Prima di emanare la suddetta dichiarazione il Ministro competente dovrà dare pubblico avviso del cambio proposto e offrire la possibilità a tutte le persone interessate di fare ricorso e obiezioni in proposito e, se necessario, dovrà aprire una pubblica inchiesta locale sulla questione. Il sottoparagrafo 3) del paragrafo 3 della presente Appendice si riferisce ad inchieste locali comprese tanto in questo quanto in quel paragrafo.

3) Un'ordinanza che provveda al suddetto cambio, dovrà altresì provvedere ad intestare il terreno dato in cambio alle stesse persone alle quali era intestato il terreno, spazio aperto o appezzamento di cui sopra, salvi restanti i diritti, contratti ed incidenti ai quali erano soggetti i detti terreni o spazi e per aggravare la parte di terreno, spazio aperto o appezzamento acquistato da tutti i diritti, contratti o incidenti ai quali si trovava soggetto in precedenza.

4) La parte II della presente Appendice non sarà applicabile a una ordinanza di esproprio finché questa sia transitoria e non sia stata confermata dal Parlamento.

5) Ai fini del presente paragrafo, l'espressione « Ministro competente » significa, per quanto riguarda terreno di proprietà pubblica: — il Ministro dell'Agricoltura e Pesca, e per quanto riguarda uno spazio aperto che non sia né un common né un allotment, il Ministro della

Pianificazione Urbana e Rurale; l'espressione « common » comprende qualsiasi terreno soggetto a essere cintato ai sensi delle Inclosure Acts dal 1845 al 1882 e qualsiasi « green » di città o villaggio; le espressioni « fuel allotment » e « field garden allotment » significano rispettivamente degli appezzamenti adibiti all'estrazione di combustibile o al giardinaggio o orticoltura privata, secondo una delle Inclosure Acts; e l'espressione « spazio aperto » significa qualsiasi terreno sistemato a giardino pubblico o usato a fini di pubblica ricreazione, o campo di cimitero in disuso.

8. - Un'ordinanza di esproprio non autorizzerà l'acquisto di terreno sul quale si trovi un antico monumento o qualsiasi altro oggetto di interesse archeologico, o l'acquisto di qualsiasi edificio compreso nell'elenco compilato o approvato secondo le disposizioni dell'art. 42 della legge 1944 per la Pianificazione Urbana e Rurale.

9. - Un'ordinanza di esproprio non potrà autorizzare l'acquisto di terreno appartenente al National Trust per i Luoghi d'Interesse Storico o Bellezze Naturali e incorporato nella Legge 1907 per il National Trust e quindi reso inalienabile ai sensi dell'art. 21 della detta Legge o dell'art. 8 della Legge 1939 per il National Trust.

10. - 1) Un'ordinanza di esproprio non potrà autorizzare l'acquisto di qualsiasi terreno che sia di proprietà di una autorità locale o di qualsiasi terreno di proprietà d'impresa autorizzata, da esse acquistati ai fini della loro impresa.

2) Nel presente paragrafo l'espressione « autorità locale » comprende anche una Giunta nominata per decreto, ordinanza o progetto, purché tutte le autorità che la costituiscono siano autorità locali.

Parte IV. - Modifiche alle Land Clauses Acts e alla Legge 1919 per l'acquisto di terreno (determinazione di consenso) ai fini della presente Legge (Land Clauses Act).

11. - Nell'interpretazione delle Land Clauses Act quali vengono incorporate in una ordinanza di acquisto coattivo:

a) la presente Legge, insieme con l'ordinanza di cui sopra, sarà considerata come la legge competente (speciale);

b) i riferimenti ai promotori dell'impresa s'intenderanno come riferimenti al Ministero dell'Industria e Commercio;

c) i riferimenti all'esecuzione dei lavori saranno interpretati come i riferimenti a qualsiasi erezione od esecuzione da parte del Ministero dell'Industria e Commercio di edifici od opere autorizzate dalla presente Legge.

12. - I seguenti articoli della Legge 1845 Land Clauses Consolidation, non dovranno venire incorporati in una ordinanza di acquisto coattivo e cioè:

a) gli art. da 127 a 132 (riferentisi alla vendita di terreno superfluo);

b) l'art. 133 (riferentisi ai promotori di opere che provvedono alla sanatoria delle deficienze nel pagamento delle tasse fondiari e delle imposte);

c) gli art. 150 e 151 (riferentisi all'accesso alla legge competente).

13. - 1) Ove il Ministro dell'Industria e Commercio abbia presentato un avviso a trattare a chiunque sia possessore di un terreno qualsiasi, potrà in qualsiasi momento successivo, presen-

tare un avviso ai proprietari od occupanti il terreno in questione annunciando l'intenzione di prendere possesso del detto terreno allo scadere di un dato termine (che non sia inferiore a quattordici giorni dalla data alla quale l'avviso fu presentato) secondo quanto verrà specificato nell'avviso stesso.

2) Allo scadere del termine specificato nel detto avviso (ovvero nel caso in cui siano necessari due o più avvisi e i termini specificati nei diversi avvisi non abbiano la stessa durata, al termine della più lunga scadenza), o in qualsiasi momento successivo, il Ministero dell'Industria e Commercio potrà prendere possesso del terreno senza previo consenso od osservanza degli articoli da 43 a 90 della legge Land Clauses Consolidation 1845, ma salvo restante il pagamento del dovuto compenso per il possesso del terreno e l'interesse sul compenso stabilito o versato, come sarebbe stato dovuto se le suddette disposizioni fossero state soddisfatte.

14. - Le disposizioni seguenti avranno effetto in sostituzione alle disposizioni dell'art. 92 della Land Clauses Consolidation Act 1945 e cioè non si potrà imporre in nessun caso di vendere una casa solo parzialmente o un edificio o fabbrica o un parco o giardino appartenente a una casa, ove il proprietario sia disposto o abbia la possibilità di vendere l'intera casa, edificio, fabbrica, giardino o parco, a meno che l'arbitrato stabilisca che nel caso di casa, edificio o fabbrica, la parte di cui si propone di prendere possesso non danneggi il tutto, o, nel caso di parco o giardino, la parte di cui si vuole prendere possesso non danneggi l'estetica o comodità dell'edificio a cui appartiene. Nel caso dei suddetti danni l'arbitrato potrà determinare il compenso per la perdita dovuta all'abolizione della parte ceduta in più del valore della detta parte e quindi la parte interessata dovrà vendere al Ministero dell'Industria e Commercio la suddetta parte di casa, edificio, fabbrica, giardino o parco.

15. - Ove un terreno di proprietà ecclesiastica o appartenente a qualsiasi prebenda venga acquistato coattivamente o vi sia da pagare indennizzo per il danno subito dal proprietario a cagione di disgiunzione o guasto, le somme concordate o dovute per l'acquisto non dovranno essere versate nel modo stabilito dalla Land Clauses Act, ma saranno versate alla Commissione Ecclesiastica e si applicheranno agli scopi per i quali sarebbe applicabile la procedura di vendita del terreno per accordo privato ai sensi di qualsiasi decreto o Misura autorizzante tale vendita.

Legge 1919 per l'acquisto di Terreno (Definizione di Compenso).

17. - L'arbitro non terrà conto di qualsiasi interesse su di un terreno o aumento di valore di qualsiasi interesse su di un terreno a cagione di qualsiasi edificio costruito, lavoro o miglioria od alterazione compiuti sia sul terreno acquistato che su qualsiasi altro terreno col quale l'appellante sia stato interessato al tempo della costruzione o esecuzione dell'edificio od opera o miglioria, se l'arbitro stesso avrà accertato che la creazione del suddetto interesse o la costruzione od esecuzione delle dette opere edilizie o di miglioria, non erano giustamente necessarie e furono intraprese allo scopo di ottenere l'indennizzo o un aumento di indennizzo.

NOTE

(1) Distribution of Industry Act, 1945, § 9 G. 4, Ch. 38.

(2) Il Common è una reliquia del tradizionale sistema medievale inglese di divisione del terreno. Le terre coltivabili, pur essendo proprietà del signore o lord locale, erano date in uso agli abitanti del villaggio, i quali avevano diritto di coltivarle, malarle come pascoli e sfruttarne la legna e la torba per combustibile. Questo duplice diritto per la quale la terra apparteneva a una persona ma il suo uso compete ad un'altra, rendeva praticamente impossibile la riunione dei terreni: furono necessarie leggi speciali del Parlamento, dette Inclosure Acts (di carattere particolare prima, poi nel secolo XIX generali) per consentire la trasformazione dei « commons » in quote cintate, in appezzamenti di proprietà privata o allodiali distribuiti proporzionalmente agli stessi abitanti che prima detenevano diritti comuni sul « common ».

Così l'accrescimento delle città e il congestionamento urbano

seguiti alla Rivoluzione Industriale, il pubblico in generale prese nuova coscienza dell'importanza che questi terreni d'uso pubblico rappresentavano nell'interesse della comunità. Il movimento di rinascita fu quindi avversato da certi settori della popolazione; la loro azione vincente, esplicata attraverso la organizzazione di associazioni per la protezione dei « commons », culminò nell'emanazione del Commons Act, 1876. (In pratica il movimento di rinascita era già finito nel 1870).

In esso si stabiliva il principio fondamentale secondo il quale un « common » non poteva essere diviso e quindi suddiviso e lottizzato, a meno che si potesse dimostrare inequivocabilmente il beneficio che tale operazione apportava non solo alle persone singole ma alla comunità e al pubblico in generale. In pratica, dal '70 in poi, i « commons » superstiti furono trasformati o in spazi verdi di uso pubblico, o parchetti in lotti di area inferiore a 1/10 di ha. dati in affitto a privati per la

coltivazione di ortaggi, frutta e fiori per uso familiare (garden allotments, definiti nel Allotments Act 1925).

Alcuni « commons », specie in terreni incolti, sono ancora conservati allo stato originale e tuttora sfruttati a pascolo e per l'approveggiamento privato di legna da ardere (fuel allotments).

Infine il village green o town green è un appezzamento di terreno pubblico, generalmente al centro del nucleo abitato — spesso vi si trova anche uno stagno al posto dell'antico sorgente — di carattere simbolico e rappresentativo, e per lo più adibito a giardino o posto.

Suddite disposizioni limitanti l'alienazione di questi terreni d'uso pubblico si ritrovano in tutti i Planning Acts dal 1889 al 1947.

Argentina

In un paese che ha nazionalizzato le ferrovie solo da 3 anni, dove esistono linee ferroviarie a 5 scartamenti diversi, dove molte città hanno 3, 4 e persino 6 stazioni ferroviarie passeggeri e merci con grandi parchi, è necessario impostare il problema della riorganizzazione ferroviaria. La soluzione di questo problema nelle zone urbane è uno dei compiti maggiori che impone l'urbanistica pratica in questo paese.

Il problema può essere affrontato concretamente e permette soluzioni organiche integrali la cui realizzazione spesso potrebbe essere finanziata mediante l'alienazione delle ampie aree che si vengono a liberare nelle zone del centro urbano.

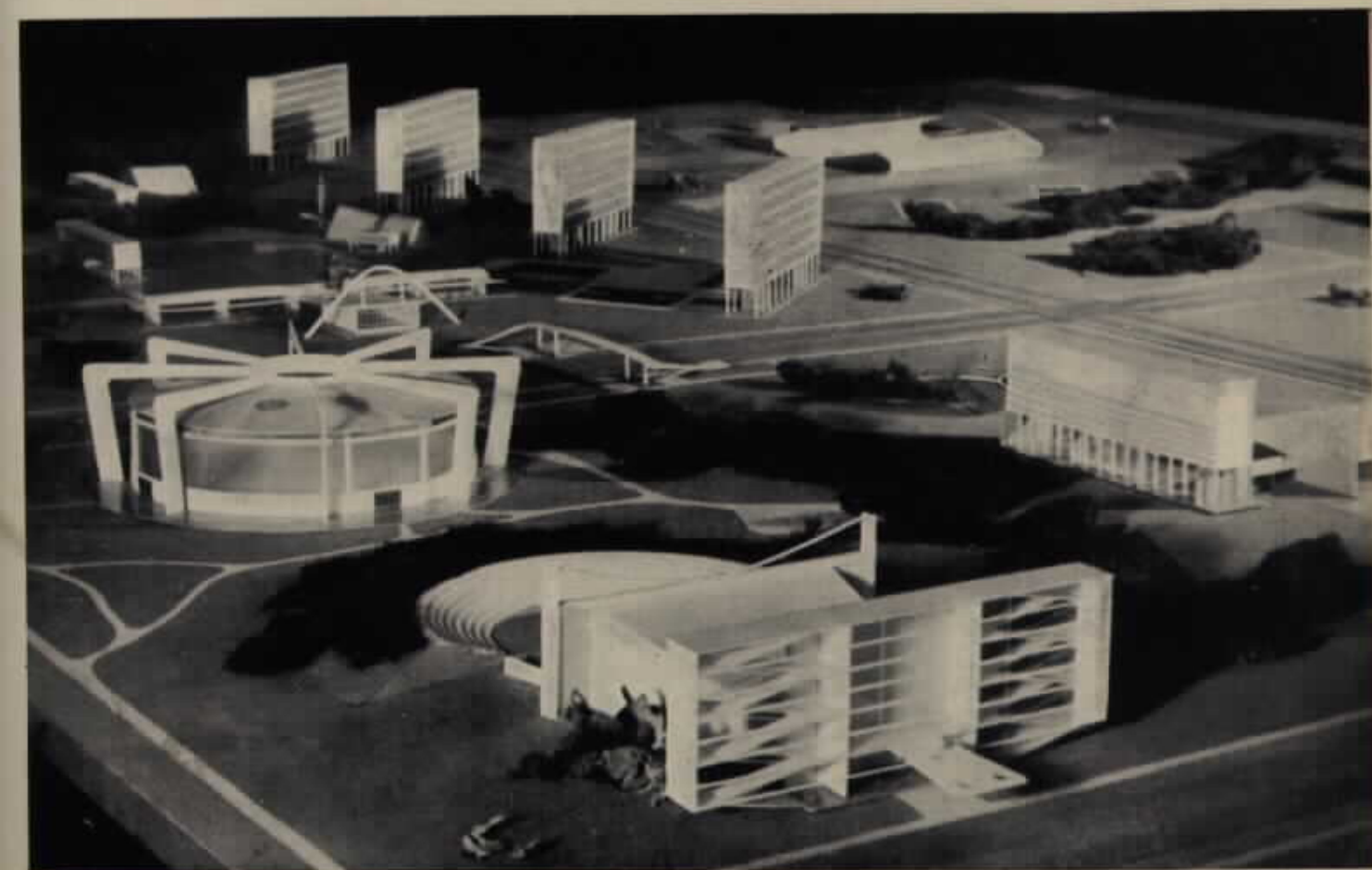
Fig. 1 - In alto: Progetto del nuovo sistema ferroviario. In coppia il tracciato esistente da sopprimere.

Fig. 2 - Sotto: Veduta generale del nuovo centro ferroviario.

Fig. 3 - In basso: Veduta della zona dell'albergo e della comunità per ferrovieri. In primo piano il teatro all'aperto con il cinema, a destra l'edificio principale dell'albergo, a sinistra il centro circolo, in alto il nuovo stadio.

La riorganizzazione ferroviaria di Bahia Blanca

Progetto degli architetti Gebhard e Roca



La riorganizzazione ferroviaria di Bahia Blanca (segue)

Tra il parallelo $21^{\circ}46'3''$ e il parallelo $55^{\circ}21'40''$ di latitudine sud si estende l'Argentina con una superficie di 2.798.627 km² e una popolazione di circa 18 milioni di abitanti, di cui quasi la metà concentrata nella provincia di Buenos Aires e nella capitale della Nazione.

Quando nel 1857 si inaugurò la prima linea ferroviaria di 10 km, il problema ferroviario argentino si presentava in modo tutt'altro che differente da quello con cui si presentò in Europa. Si trattava, non di sostituire il nuovo mezzo ad altri esistenti, ma di lanciare il nastro delle rotaie alla conquista del deserto, per permettere lo sviluppo dell'agricoltura e l'incremento della popolazione. Nessun esempio meglio di questo saprei trovare per illustrare la frase di P. Vidal de la Blanche «la route s'imprime sur le sol; elle sème des germes de vie».

Può interessare sapere come fu scelto lo scartamento di quel primo tronco ferroviario. In Londra si acquistò una locomotiva usata costruita in Inghilterra per l'India e impiegata invece nella guerra di Crimea per l'assedio di Sebastopoli; quella locomotiva era stata perciò costruita per lo scartamento di m. 1,676. Non fu questo un caso isolato, lo sviluppo delle ferrovie argentine fu affidato in gran parte all'iniziativa privata in un regime di concorrenza e di reciproca diffidenza.

Fino al 1880 il progresso delle ferrovie fu lento e ostacolato da innumerevoli difficoltà; tra l'80 e il '90 sperimentò un periodo di convulso sviluppo, e dopo il 1905, fino al 1915, progredì vertiginosamente. Dopo questa data gli ulteriori progressi furono dovuti solo all'interessamento dello stato. La rete attuale comprende km. 47.000 di linea che fino a poco tempo fa appartennero a differenti società e che, per quanto possa sembrare assurdo, impiegano ben cinque scartamenti differenti.

Aleune città importanti hanno tre o quattro stazioni ferroviarie, a volte affiancate a volte

in punti diametralmente opposti, quasi sempre inconvenientemente ubicate, spesso preesistenti allo sviluppo urbano e quindi determinanti principali del medesimo.

Generalmente i percorsi sono possibili, senza trasbordi, solamente dai punti periferici a Buenos Aires, o da Buenos Aires verso l'interno. È quasi impossibile pensare al trasporto diretto di merci dal sud del paese al nord o dall'est all'ovest: tutta la rete si è sviluppata in funzione del primo porto, cioè della Capitale. Come giustamente disse recentemente il Ministro dei Trasporti in una conferenza tenuta all'Università di Tucumán, l'interesse principale delle linee ferroviarie era di giungere a lato delle navi addette al trasporto delle merci in Europa o caricare i prodotti dell'industria europea che i vagoni dovevano trasportare all'interno. Così la rete ferroviaria argentina, la maggiore nel sud America, si è tessuta con uno schema a ragnatela, principalmente nella ricca provincia di Buenos Aires, attorno al porto metropolitano, e si spinse solo con alcune linee radiali e non collegate fra di loro, in profondità nell'interno dell'immenso territorio. Questo concetto accentratore, giustificato dalla mancanza di una pianificazione, ha influenzato lo sviluppo del paese, prescindendo dai collegamenti internazionali che sono scarsi e non sufficientemente efficienti per fomentare gli scambi continentali.

Nello stesso modo che l'acquisto della prima locomotiva impose l'impiego dello scartamento di m. 1,676, altre cause occasionali determinarono l'adozione dello scartamento normale e di quelli ridotti per altre linee.

Questo breve accenno di carattere informativo può essere sufficiente a dimostrare l'urgenza e l'importanza di un piano generale di riorganizzazione delle linee di trasporto, che abbracci lo studio integrale delle reti ferroviarie, stradali, fluviali e aeree sul piano natio-

nale. Già oggi l'urbanista che metta mano a qualsiasi progetto di piano regolatore dovrà prestare attenzione a questo problema. Per questo abbiamo ritenuto utile illustrare ai lettori di «Urbanistica» il progetto degli architetti Gebhard e Roca realizzato per la città di Bahia Blanca.

Bahia Blanca, città dell'estremo sud della grande provincia di Buenos Aires, si avvia ad essere una delle principali città della repubblica e già supera i 150.000 abitanti. Solo un secolo fa non raggiungeva neppure i 2.000 abitanti e lo sviluppo maggiore, tuttora in grande ascesa, lo ha sperimentato in questi ultimi anni, in cui si è rapidamente trasformata in un poderoso centro commerciale e industriale, registrando contemporaneamente il più alto indice di incremento demografico.

Se un giorno si dovesse spezzare la grande forza attrattiva di Buenos Aires, a Bahia Blanca, che è il 3° porto della repubblica, spetterebbe il ruolo preponderante di centro della zona sud del paese e balzerebbe in primo piano. Già oggi, a causa del naturale movimento di progresso e valorizzazione dei territori patagonici (Neuquén, Rio Negro, Chubut, Santa Cruz), Bahia Blanca attraversa un periodo di eccezionale sviluppo e di crescente prosperità. La funzione principale del suo porto è stata fin qui quella di caricamento del grano: conta 72 silos, ed ha moli provviste di elevatori di oltre 350 metri di lunghezza collegati da una complessa rete ferroviaria. L'entroterra che già gravita su questo porto è ricchissimo, in continuo progresso e in continuo ampliamento di territorio produttivo.

Per molto tempo il centro ferroviario di Bahia Blanca funzionò come stazione terminale, capolinea sud, e in stretta relazione con l'esistenza del porto. Il suo sviluppo urbano si effettuò in un primo tempo linearmente si

Fig. 4 - Sotto: Schema della zonizzazione in relazione al nuovo tracciato ferroviario. La città assume una nuova scala. Il sistema ferroviario si inserisce nel sistema generale della rete del trasporto urbano e favorisce la zonizzazione funzionale delle aree. Alla nuova zonizzazione si incorporano circa 20.000.000 di mq. di terreno occupati dalle installazioni ferroviarie sopresse.



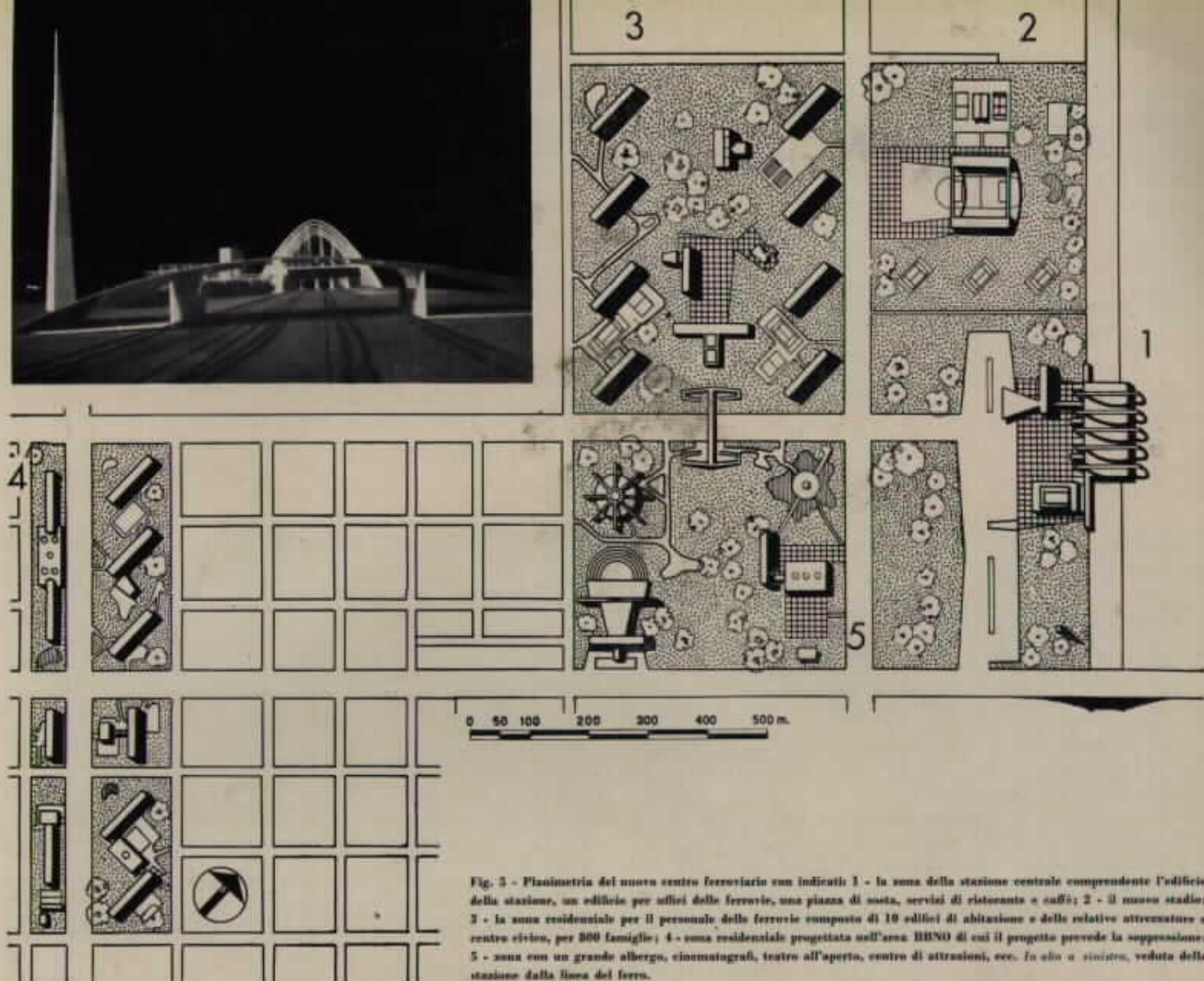


Fig. 3 - Pianimetria del nuovo centro ferroviario con indicati: 1 - la zona della stazione centrale comprendente l'edificio della stazione, un edificio per uffici delle ferrovie, una piazza di sosta, servizi di ristorante e caffè; 2 - il nuovo stadio; 3 - la zona residenziale per il personale delle ferrovie composta di 10 edifici di abitazione e delle relative attrezzature e centro civico, per 800 famiglie; 4 - zona residenziale progettata nell'area BBNO di cui il progetto prevede la soppressione; 5 - zona con un grande albergo, cinematografo, teatro all'aperto, centro di attrazioni, ecc. In alto a sinistra, veduta della stazione dalla linea del ferro.

marginì della ferrovia; però ben presto le linee ferroviarie si moltiplicarono e si prolungarono attraversando la città in diverse direzioni e la frazionarono. Da città di frontiera Bahia Blanca si trasformò in città di transito. Il crescente sfruttamento della regione patagonica (principalmente pastorizia) accentuò questo processo evolutivo che non fu né previsto né pianificato.

Di pari passo con lo straordinario incremento del traffico e dei trasporti ferroviari si sperimentò uno sviluppo commerciale eccezionale, tuttora in progressivo crescendo, e ultimamente si verificò l'inizio di promettenti attività industriali.

Il disordine pletorico delle linee ferroviarie, ormai annegate in mezzo all'edilizia, hanno motivato lo studio degli architetti Gebhard e Roca che hanno inquadrato il tema urbanisticamente e ne hanno saputo dare una soluzione interessante. Oggi la rete delle linee ferroviarie converge sulla città costituendo un sistema radiale cristallizzato sulla funzione passata di Bahia Blanca limite geografico e zona terminale delle attività nazionali. La nuova tendenza a trasformare la città nel naturale centro di una ricca zona, e soprattutto in un nodo di transito verso nuove regioni in parte non sfruttate e le cui possibilità potenziali sono grandissime, ha messo in evidenza l'importanza capitale dell'asse nord-sud della città.

La soluzione che propone il progetto è quella naturale della eliminazione delle linee superflue e della rettificazione dei tracciati. Il sistema radio concentrico viene trasformato in quello a senso unico. In questo lavoro di sistemazione

ferroviaria gli autori hanno tenuto presente la necessità di evitare che le strade e le ferrovie si possano trasformare in trincee interposte tra la città e il mare (oggi Bahia Blanca manca di spiagge proprie) e di prevedere le zone del più conveniente sviluppo urbano per evitare di intralciarle con linee di transito. Una parte dei terreni ai margini del fiume e sul suo estuario sono facilmente inondabili e malsani; la città ha tendenza a estendersi naturalmente verso l'interno, verso le colline verdi e le ondulazioni del terreno.

Il nuovo tracciato ferroviario caratterizza le arterie di transito lungo il rio e definisce le zone urbane di sviluppo futuro, liberando completamente la zona della naturale espansione e specialmente il settore nord della città. La zona della nuova stazione centrale è stata oggetto di un completo progetto; Gebhard e Roca non si sono limitati a studiare la ubicazione dell'edificio della stazione e a delineare il progetto, ma hanno studiato tutto il complesso dei servizi e annessi che possono interessare la zona.

L'edificio viaggiatori comprende una grande galleria di transito, i servizi principali di stazione e un corpo alto per gli uffici dipartimentali. Di fronte alla piazza per parcheggio della stazione, in un'area ampia sorgerà un nuovo hotel contornato da giardini nei quali si prevede un teatro all'aperto, con cinematografo, campi da gioco, ecc. In altra zona, contigua alla precedente, si propone la creazione di una comunità ferroviaria per 800 famiglie, composta di 10 case alte per abitazione e di un centro sociale comprendente

mercato, cooperativa, scuola, chiesa, club, sport, zone verdi, ecc.

La fig. 5 mostra quale importanza abbiano le aree che si recuperano con la sistemazione ferroviaria. Sono in sostanza quasi due mila ettari in zone centralissime, di alto valore commerciale, che si rendono disponibili per essere destinati a zone residenziali di espansione e a zone verdi. L'alienazione di alcune di queste aree da parte dell'amministrazione ferroviaria sarà sufficiente ad autofinanziare l'esecuzione del progetto.

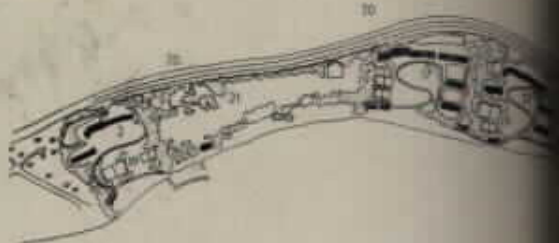
La fig. 4 mostra la sistemazione della zona. Notare in alto un nuovo quartiere di abitazioni che viene ricavato nell'area di una stazione ferroviaria esistente di cui il progetto prevede la soppressione. Le fotografie del plastico permettono di valutare la serietà dello studio e il valore architettonico del progetto.

Indubbiamente il risultato ottenuto è soddisfacente, la città assume una nuova scala, il sistema stradale principale è chiaro ed efficiente. L'esempio è istruttivo; la soluzione del solo problema ferroviario, affidata a urbanisti, è stata completamente raggiunta e integrata da quegli indispensabili studi e suggerimenti che costituiscono in sintesi la base di un piano regolatore.

L'amministrazione ferroviaria ha approvato e accettato il progetto; mentre si spera che presto si realizzino i lavori di Bahia Blanca, dobbiamo augurarci che per altre città si realizzino gli studi che in alcune città, come in Tucumán, già da tempo stanno conducendo gli urbanisti.

Cino Calcinprina

Planimetria del progetto dell'arch. Wolff, primo classificato nel concorso per lo sviluppo del quartiere ricreativo di Tiberiade. 1 Sala di concerti; 2 Cinema; 3 Albergo; 4 Negozi; 5 Amministrazione e sede turistica; 6 Museo; 7 Parco; 8 Moschea; 9 Luoghi santi; 10 Club nautico; 11 Club; 12 Yacht Club; 13 Casino; 14 Stabilimenti balneari pubblici; 15 Padiglione di musica; 16 Anfiteatro; 17 Sanatorio; 18 Luna Park; 19 Campi di sport; 20 Posteggi comunali; 21 Terme; 22 Cimitero; 23 Ville.



ISRAEL - Città di Tiberiade

Concorso per il piano di incremento della zona turistico-ricreativa della costa.

La città di Tiberiade è situata ad ovest del lago di Genezareth (Mare di Galilea) a 208 m. sotto il livello del Mediterraneo (il lago ha una lunghezza di 20 km., una larghezza di 12 km. e una profondità di 48 m.). Fondata da Erode-Antipas, figlio di Erode-il-Grande, nel 20 d. C., sulle rovine di Chammath, citata nella Bibbia, prese il nome da Tiberio che ne fece la sua capitale e una città di ricchi bagni di cui restano numerose rovine. Il luogo non fu solamente scelto per la bellezza del paesaggio, ma soprattutto a causa delle sorgenti termali rinomate per le loro virtù curative.

Dopo la distruzione di Gerusalemme, la città fu il centro spirituale degli Ebrei; distrutta più volte nei secoli seguenti, riprese la sua posizione di città di bagni e di centro turistico dopo la prima guerra mondiale grazie al movimento sionista, e un nuovo quartiere fu aggiunto sulle pendici della montagna.

Per valorizzare le attrazioni naturali, fu deciso di elaborare dei piani per lo sviluppo organico dell'intera città ed in particolare di un luogo di ricreazione invernale e di bagni. L'estensione e i piani delle zone furono fissati dal Municipio e dall'Ufficio dei progetti del Ministero del Premier d'Israele, ma per lo sviluppo speciale del quartiere ricrea-

tivo, l'amministrazione municipale, insieme all'Unione degli Architetti e degli Ingegneri di Israele, invitò gli architetti ad un concorso per un piano di sviluppo della zona costiera del lago prescelta.

Il bando di concorso richiedeva due sanatori pubblici, l'uno di 1000 e l'altro di 500 letti, 5 alberghi di 150-200 letti ciascuno, di cui due nella Città Vecchia, 1 teatro e una Sala di concerti di 1000 posti, 1 cinema, zone verdi, ville, negozi, caffè, ristoranti, attrezzature per sport terrestri e marittimi, 1 porto commerciale e per la pesca. Inoltre dovevano essere conservati al loro stato attuale ed inclusi nel piano i luoghi santi.

La zona scelta corre lungo il lago per una lunghezza di 6 km. con una larghezza che va dai 120 ai 250 m. e comprende il territorio della Città Vecchia, distrutta durante la guerra arabo-israeliana e della quale non restano che due piccole moschee e alcune rovine pittoresche di vecchi muri e torri di città costruite in basalto nero, oltre ai luoghi santi ebraici e cristiani.

Il concorso venne vinto dall'architetto Y. Werner Wolff con il progetto che pubblichiamo, che verrà realizzato sotto la direzione dell'autore. In esso il progettista cerca di creare un ambiente unitario in una scala umana, attraverso

ad una studiata distribuzione delle masse degli edifici in rapporto al paesaggio e ad una rete stradale differenziata per il traffico pedonale e automobilistico.

Il piano presenta una simmetria nelle sue linee generali. Il centro è formato da una piazza quadrata delimitata dagli edifici culturali e ricreativi per tre lati e aperta per un lato sul lago, e alle due estremità del quartiere divise da grandi spazi verdi si trovano i sanatori e gli alberghi, dotati di parchi propri, di attrezzature sportive e di bagni sul lago.

Le ville sono state raggruppate in tre nuclei il che permette la creazione di due grandi spazi verdi collegati al parco della Vecchia Città.

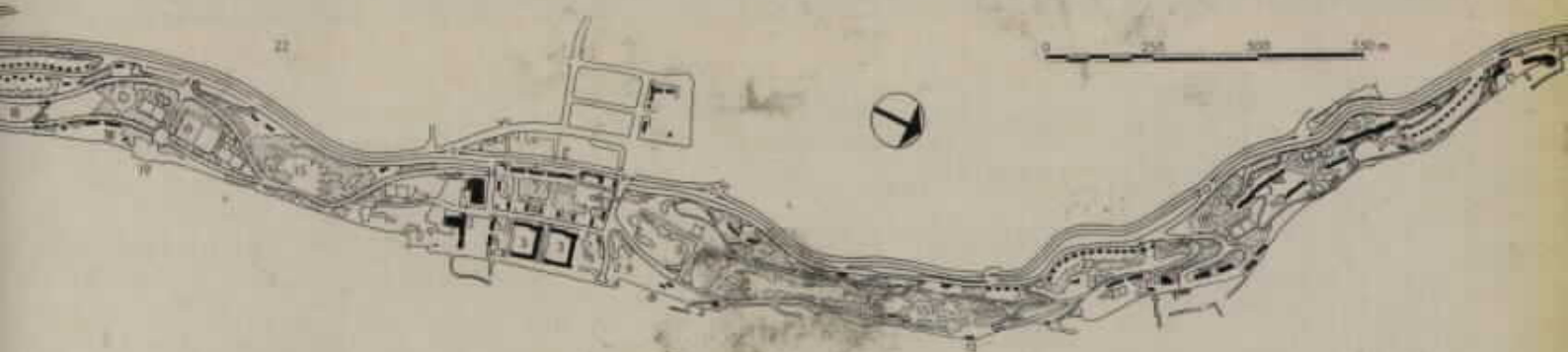
La rete stradale è formata da una strada principale allacciata all'arteria interurbana che delimita il quartiere e da due cul-de-sac formanti l'accesso ai luoghi santi e da due strade pedonali nella zona verde, una interna collegata alla passeggiata a nord e a sud della Città Vecchia, l'altra lungo la costa.

È inoltre previsto un servizio regolare di battelli sul lago e una serie di pontili di sbarco lungo la costa.

Il porto per il commercio e per l'industria della pesca è stato situato in vicinanza delle strade principali tenendo conto della direzione dei venti e dei contorni della costa.

Vista del Lago con il campo di transito degli emigranti.





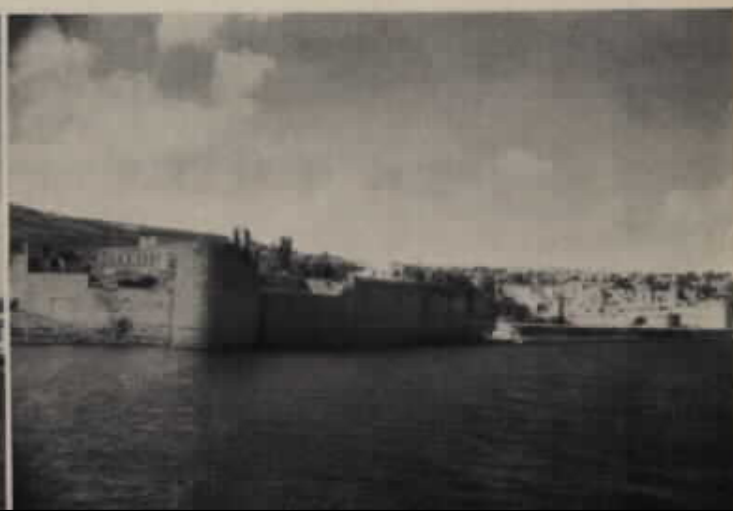
Sopra a sinistra: Tiberiade, veduta della vecchia città, prima della distruzione.

Sopra a destra: Le sorgenti calde di Tiberiade all'estremo sud della zona costiera.

A sinistra: Una delle due moschee rimaste.

Sotto a sinistra: La vecchia città di Tiberiade vista dal lago. I resti della moschea sono stati incorporati nel nuovo piano.

Sotto a destra: Resti delle antiche mura della città.



THE PHYSICAL PLANNING OF ISRAEL. The Legal and Technical Basis. K. H. Baruth. London - Shindler and Golomb - 1949

L'A., che per parecchi anni ha esercitato la professione di architetto urbanista a Haifa, è al corrente dei vari problemi inerenti alla pianificazione del territorio israeliano e di tutti i numerosi aspetti di tali problemi.

L'opera è impostata sulla critica dei sistemi attuali. Da tale critica l'A. prende lo spunto per esporre originali, e dettagliati progetti, da lui elaborati per il benessere di tutti, alla luce dell'esperienza moderna e tenendo conto dell'alto livello raggiunto da un'antica civiltà.

Nel 1° capitolo l'A. espone i problemi inerenti specialmente alla situazione fondiaria, e precisamente: la questione dei fondi urbani e rustici da destinare alla popolazione in rapido e incessante aumento, e quindi il sistema di controllo dei valori fondiari.

Nel 2° capitolo l'A. esamina i difetti delle norme giuridiche vigenti in materia fondiaria e urbanistica (norme emanate dalla Amministrazione Mandataria Britannica), e quindi suggerisce un nuovo sistema di pianificazione, su altre basi giuridiche.

Nel medesimo capitolo sono previsti, come elementi essenziali di tale sistema, i piani distrettuali di massima (corrispondenti ai P.R.C.), che dovranno essere compilati dalle autorità distrettuali preposte alla pianificazione. Tali piani rechneranno l'indicazione di zone vincolate e di rispetto e di zone in cui sarà ampiamente consentito e incoraggiato lo sviluppo urbanistico. I piani distrettuali rientreranno nella grande pianificazione nazionale e includeranno, a loro volta, gli elementi per l'elaborazione dei piani comunali generali e di piani particolareggiati (come è già stato messo in rilievo nella prima corrispondenza da Israel, pubblicata sul n. 3 di questa Rivista).

Altri elementi essenziali del nuovo sistema di pianificazione saranno: la procedura per i permessi di costruzione, la valutazione del plusvalore delle aree fabbricabili, la costituzione di un ufficio fondiario con funzione di ente per la trasformazione fondiaria, in stretta relazione con il K.K.L. (Fondo Nazionale Ebraico), l'incamerazione (da parte dello Stato) del plusvalore di una categoria ben definita di terreni. Si tratta, quindi, di un sistema tendente a impedire abusi e speculazioni, senza cercare irrigidimenti e intralci burocratici allo sviluppo urbanistico. È interessante il concetto, espresso dall'A., del diritto dello Stato di incamerare il plusvalore.

Nel 3° capitolo l'A. passa all'esame delle basi tecniche della pianificazione.

Anzitutto, nella pianificazione su scala nazionale, si rende necessaria un'inchiesta, da condurre per iniziativa di un costituendo Ministero per la pianificazione, secondo una politica ben delineata.

Un programma di misurazioni e di rilevamenti dovrà essere svolto come fase iniziale di tutto il lavoro di pianificazione. Ci si potrà basare anche sulle misurazioni già compiute, e in attesa che venga istituito il Ministero per la pianificazione, alcuni comitati consultivi e consulenti tecnici privati dovranno prestare la propria consulenza ai ministeri competenti.

I piani, distrettuali di massima potranno essere compilati in 12 mesi, in scala di 1 : 50.000 (con dettagli in scala di 1 : 20.000 e corredati da statistiche).

I piani comunali generali, in scala di 1 : 5.000, saranno compilati (sempre secondo il pensiero dell'A.) entro l'inverno 1949.

I piani parziali particolareggiati, da iniziare subito dopo i precedenti, potranno essere pronti appena tra due anni. Essi dovranno essere

compilati in scala di 1 : 2.500 e in scala di 1 : 1.000 (per le zone più notevoli).

L'opera è completata da tre appendici: 1) stima approssimativa dell'aumento della popolazione israeliana, prevedibile nello spazio di 10 anni; 2) bibliografia urbanistica; 3) Associazione Urbanistica d'Israel.

Gli avvenimenti posteriori alla pubblicazione dell'opera hanno mostrato che la suddetta stima compiuta dall'A. è fondamentalmente errata. Ma di ciò non può farsi alcun appunto all'A., perché nessuno poteva prevedere, all'epoca in cui il libro fu licenziato alla stampa (inverno 1948-49) che il flusso dell'immigrazione ebraica sarebbe stato di gran lunga superiore a ogni valutazione a priori.

Per quanto anche l'opera di pianificazione in Israel si svolga non proprio secondo i desideri dell'A., l'opera è nondimeno molto interessante. Degna di rilievo è pure l'ottima veste tipografica. Alcune belle tavole fuori testo, numerose tabelle e diagrammi contribuiscono a fare dell'opera di Baruth una delle migliori pubblicazioni sull'urbanistica in Israel.

JERUSALEM - THE CITY PLAN - PRESERVATION AND DEVELOPMENT DURING THE BRITISH MANDATE 1918-1948

Il « His Majesty's Stationery Office » ha pubblicato nel 1948, allo spirare del Mandato Britannico in Palestina, quest'opera compilata dall'arch. Henry Kendall, urbanista del Governo Palestinese, sotto gli auspici dell'Alto Commissario Gen. A. G. Cunningham.

Dopo una nota introduttiva, l'A. illustra la posizione di Gerusalemme, in rapporto alla sua regione, mettendo in risalto: le linee di comunicazione stradali e ferroviarie con la costa (porti di Tel Aviv e Giaffa) e con vari centri dell'interland, le linee di comunicazione aerea internazionale che fanno scalo all'aeroporto gerosolimitano di Lidda, l'importanza religiosa e culturale (Università Ebraica e Collegio Arabo) della città, i problemi dell'agricoltura e dell'erosione del suolo, il problema del rifornimento idrico (problema spinosissimo nella città santa, fin dai tempi biblici), le caratteristiche del clima, l'importanza economica e commerciale.

In un successivo capitolo l'A. espone i piani regolatori del 1918, 1919 e 1922.

Il primo fu compilato da Mr. William (ora Sir William) Mc Lean, ingegnere comunale di Alessandria, chiamato espressamente dal Generale Allenby, comandante e governatore della Palestina alla fine della prima guerra mondiale. Più che di un piano regolatore, si dovrebbe parlare di uno schema di piano. Esso prevedeva: una zona di rispetto attorno alle mura della Città Vecchia (il nucleo storico di Gerusalemme, contenente venerati santuari di tre grandi religioni), una zona a sviluppo edilizio (comprendente il Monte ha-Zofim, il Monte degli Ulivi e il Monte del Mal Consiglio), una zona di grande sviluppo stradale ed edilizio, a N. e a O. della Città Vecchia, cioè dove attualmente si estende la Città Nuova, capitale di Israel.

Il secondo e il terzo piano regolatore vanno pure considerati piani di massima. Furono compilati rispettivamente da Sir Patrick Geddes e dall'arch. C. R. Ashbee, per iniziativa della Pro-Jerusalem Society e del governatore della città. Nello schema del 1922 erano previste pure alcune zone industriali, a N., O. e S. del nucleo urbano.

Nel 1929, a cura della Pro-Jerusalem Society, venne elaborato un piano particolareggiato soprattutto d'interesse archeologico e artistico,

per la conservazione della Città Vecchia e per il restauro delle sue porte e di alcuni suoi monumenti.

Nello stesso anno venne completato lo studio di un piano regolatore per lo sviluppo della Città Nuova. L'A. illustra diffusamente questo piano, approvato e messo in esecuzione nel 1930, che distingueva numerose zone secondo la loro specifica funzionalità.

Chi visita oggi Gerusalemme, può rendersi conto che, tra i vari piani elaborati dopo la prima guerra mondiale, quello del 1930 ha avuto più concreta applicazione.

Con numerose piante e cartine schematiche, l'A. illustra quindi il piano regolatore del 1944, l'ultimo compilato sotto l'amministrazione mandataria britannica. Questo piano venne elaborato seguendo i nuovi orientamenti dell'urbanistica. Esso infatti prevedeva:

1) una rete di vie di comunicazione, distinte in: *arterial roads* (atte a convogliare il grande traffico esterno, e quindi d'importanza regionale), *main roads* o *major roads*, *development roads*, *minor roads*;

2) una zonizzazione più accentuata di quella prevista nel piano del 1930;

3) zone di rispetto e spazi liberi, non solo attorno alle mura della Città Vecchia, ma anche ai lati delle *arterial roads*;

4) definizione del limite di massimo sviluppo della città, con destinazione alle attività agricole dei terreni situati a NE., E., SE., di tale limite, e con destinazione al rimboschimento di una fascia di terreno a NO., O., SO., del limite stesso.

Nel medesimo capitolo l'A. esamina alcuni particolari aspetti del piano del 1944.

Successivamente, dopo una breve esposizione dell'architettura caratteristica della Città Vecchia, l'autore prende in considerazione alcune *neighbourhood units*. Si tratta di nuclei abitati, più o meno autonomi, caratteristici di Gerusalemme e di altre città palestinesi, sorti intorno al vecchio nucleo urbano. Sono stati creati, per la maggior parte, dall'immigrazione ebraica. Altri, invece, hanno avuto origine dallo stabilirsi di comunità cristiane e musulmane di riti diversi. Altri ancora sono sorti intorno ad edifici pubblici (Università Ebraica, Ospedale Hadassa, Palazzo del Governo, Collegio Arabo, ecc.).

Nel prospettare lo sviluppo dei suddetti nuclei abitati, l'A. mostra di tenere conto dei postulati dell'urbanistica organica, che ha la propria scuola nel Politecnico Israeliano di Haifa.

Due capitoli sulla disciplina giuridica e amministrativa in materia urbanistica e due appendici completano l'opera. (2)

L'A. si è preoccupato di inserire nel volume moltissime tavole fuori testo, in nero e a colori, illustranti edifici, monumenti e dettagli di essi, panorami della città santa e delle parti più notevoli di essa. Sono pure abbondanti le piante topografiche con le rappresentazioni dei piani regolatori, le cartine schematiche e i grafici.

La veste tipografica è perfetta.

L'opera, malgrado il suo evidente fine apologetico (come altre apparse allo scadere del Mandato Britannico in Palestina), ha senza dubbio grande importanza nella storia della urbanistica contemporanea.

Vito A. Volterra

(1) Soprattutto nei riguardi della rete stradale.

(2) Si tratta di disposizioni che, in gran parte, vengono tuttora nello Stato d'Israel, e saranno perciò menzionate nella rubrica legislazione estera di questa rivista.

Vedere la nota al notiziario da Israel sul IV numero per quanto riguarda il nuovo piano regolatore di Gerusalemme.

Cronache urbanistiche

Piemonte

Torino - Concorso per il progetto di massima per la piazza Cesare Augusto

Il 18 agosto 1951, l'Ente Provinciale del Turismo di Torino, d'intesa con la Soprintendenza all'Antichità ed ai Monumenti, bandiva un concorso, tra ingegneri ed architetti del Piemonte, per il progetto di massima volumetrico ed architettonico degli edifici prospettanti sulla piazza Cesare Augusto sulle vie e slarghi adiacenti alla stessa nei limiti del quattro isolati che la compongono nel perimetro rappresentato dalle vie XX Settembre, Basilica, nuova via da aprirsi, piazza della Repubblica e corso Regina Margherita.

In tale perimetro il bando prevedeva la costruzione di scuole negli isolati di levante e tra esse, sempre su tale lato, la costruzione del Museo Archeologico di Torino. Sul lato a ponente era prevista la costruzione di edifici ad uso commerciale e residenziale.

Per esplicita richiesta degli articoli del bando i concorrenti dovevano risolvere organicamente i vari problemi, quali:

a) la valorizzazione delle Torri in funzione della volumetria della piazza;

b) la visibilità delle torri dalle arterie adiacenti al traffico;

c) la distribuzione e la rispondenza alle necessità dei vari gruppi edilizi (scuole, musei, edifici privati);

d) l'architettura degli edifici prospicienti sulla piazza;

e) la sistemazione delle mura romane e degli edifici storici (la casa del Pingone e del Tasso);

f) la sistemazione delle aree verdi;

g) lo studio della valorizzazione economica delle aree.

Alla scadenza del concorso (18 ottobre 1951) i progetti presentati risultarono 9.

La Commissione giudicatrice formata da rappresentanti dell'Ente banditore, dal sindaco di Torino, dal Soprintendente alle Antichità, dal Soprintendente ai Monumenti, e da tre membri della Commissione del P.R. di Torino, dopo un attento confronto fra i concorrenti, pur convenendo che nessuno dei progetti presentati poteva essere integralmente idoneo per l'adozione, ma che per altro una messa notevole di buone soluzioni era emersa dal complesso dei progetti presentati, all'unanimità concludeva di ripartire la somma a disposizione in tre premi assegnati secondo la graduatoria di merito:

1° gruppo: arch. S. Nicola, F. Berlanda, ing. A. Todros con la collaborazione dell'arch. R. Martignola;

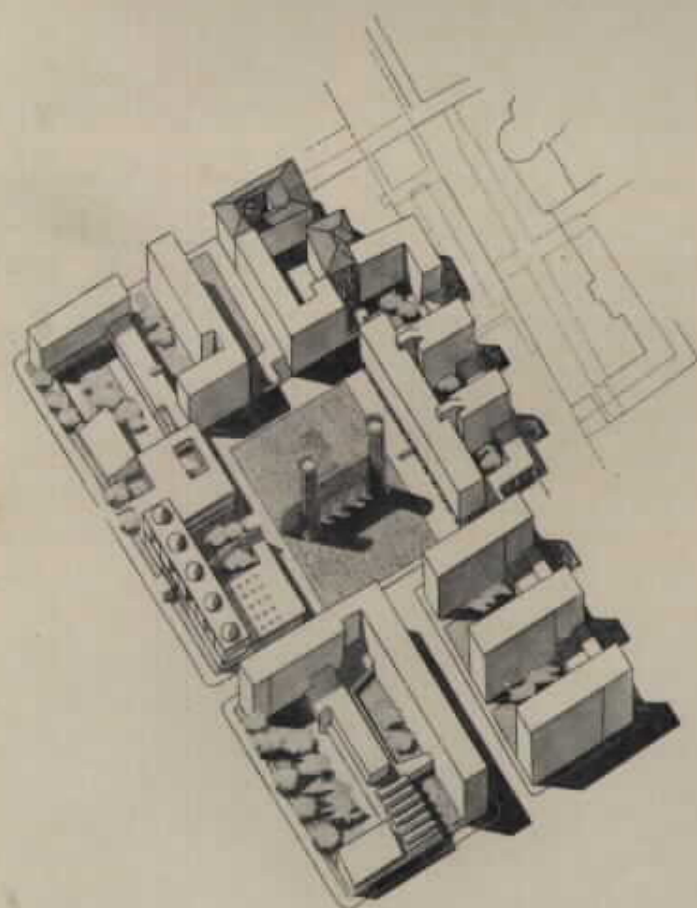
2° gruppo: arch. A. Romano;

3° gruppo: arch. A. Rigotti, ing. G. Rigotti.

Il progetto illustrato (1° in graduatoria) tende a risolvere in modo unitario, contemporaneamente, i problemi urbanistici ed architettonici.

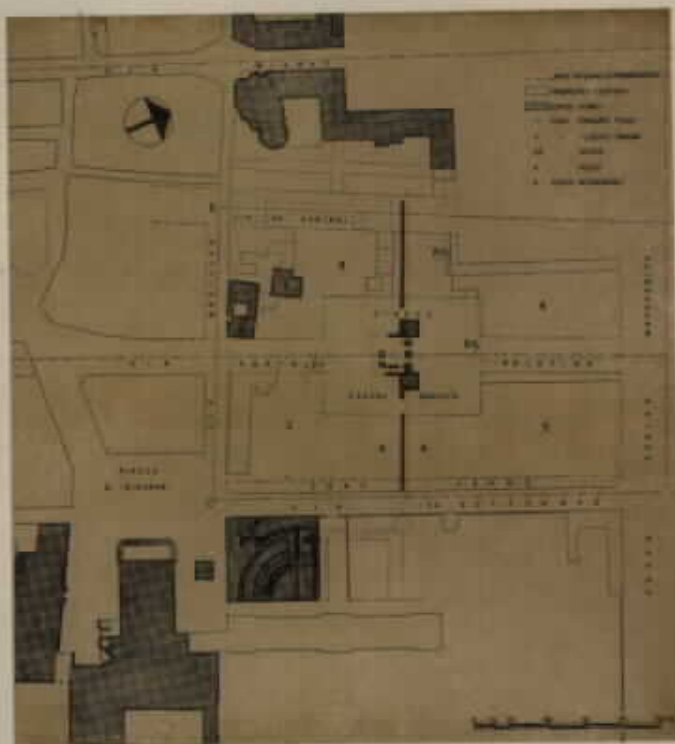


Visuale delle torri e del complesso del Duomo.



Sopra: Assonometria del progetto primo classificato.

Sotto: Sezione lungo l'asse della via Porta Palatina.



Planimetria allegata al bando di concorso.

Come risulta dalla planimetria sovrastante, il bando prevedeva la formazione di una piazza chiusa intorno alle torri, con l'asse maggiore in coincidenza di quello dell'allargamento di via Porta Palatina.

Questa rigida impostazione ha suscitato alcune critiche, non ultima quella della Società Piemontese di

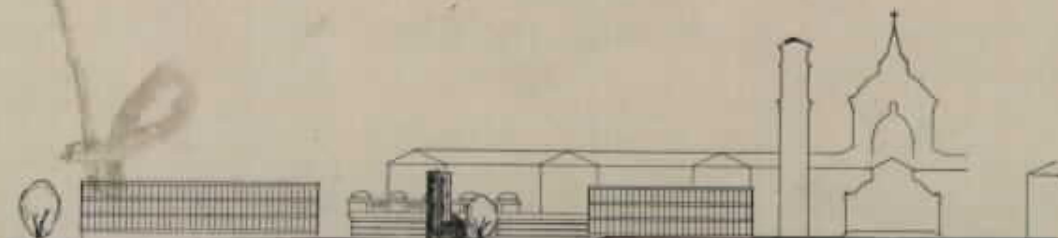
Archeologia che nel suo ordine del giorno del 12 dicembre formulava i seguenti voti:

1° nella zona antistante alla porta (verso corso Regina) vi sia un piazzale sufficientemente ampio che permetta di cogliere da ben scelti punti di osservazione, l'idea architettonica di una porta di città che si inserisce nella continuità della cinta muraria aprendo una comunicazione tra la campagna e l'abitato chiuso.

2° Sia messa in evidenza la continuità delle mura liberandole dalle costruzioni che ad esse si appoggiano.

3° Sia resa evidente la continuità di queste mura anche nella zona del Teatro Romano aprendo da quel lato la piazza delle Torri ad una vasta visuale, per formare uno slargo turistico che a cavallo della via XX Settembre raccolga scenograficamente il Teatro Romano, gli scavi, il campanile, le cupole giuliane.

Nello Renacco



Veneto

Il porto industriale di Trieste

La zona industriale vista dalla raffineria Aquila.



Non è certo possibile in questa sede riandare in maniera particolareggiata a tutte le vicende e dettagli delle medesime che hanno accompagnato l'inizio, lo sviluppo, gli arresti e la ripresa di quella iniziativa per una zona industriale di Trieste che, in linea generale, era stata inquadrata fin dal 1928 con il R.D.L. 10-8-28 n. 2260 e successivamente fissata nel 1929 con la costituzione, nel gennaio di quell'anno, della Società Anonima della Zona Industriale del Porto di Trieste.

Questa Società, per le concessioni fatte dal governo nel 1933, si trovò nella condizione di poter procedere a espropri e quindi dare inizio al coordinamento della zona.

A questo punto però sorge il primo grosso ostacolo: la crisi economica del 1933. Il momento difficile causò una certa perplessità e lasciò modo a tentativi, capaci solo di svuotare e avviare l'idea primitiva, di sorgere e quindi sparire.

Tra il 1935 e il 1936 un segno di ripresa appare per l'iniziativa delle raffinerie dei Carburanti Aquila che si stabiliscono ai margini della zona industriale con un complesso veramente notevole e capace di una prima caratterizzazione della zona. A questo particolare felice segue immediatamente il momento critico intervenuto nel 1938 quando, soprattutto per il pessimismo di alcuni tra i componenti, pareva che ormai alla Società Anonima della Zona Industriale del Porto di Trieste altro non restasse se non sciogliersi. Le sorti però mutarono nel momento stesso in cui la crisi nasceva. Fu necessario reimpostare la Società, ridargli un nome (Società per azioni Porto Industriale di Trieste) e riprendere con nuova fiducia.

Comincia da questo momento una intensa attività atta a coordinare le forze della zona interessata, a ottenere dagli Enti quei contributi di compartecipazioni e cointeressamento necessari per conseguire un certo quadro organizzativo.

La primavera del 1940 vide l'inizio dei lavori del grande canale navigabile, opera per la quale il governo stanziava, a quel tempo, 20 milioni di lire. Seguirà però l'inizio della

guerra e con esso il rallentamento dei lavori e infine il loro definitivo arresto dopo i fatti dell'8 settembre 1943. Questo arresto si verificava quando già 21 nuove iniziative stavano per sviluppare impianti, edifici, attrezzature, ecc. su circa 800.000 mq.

Bisogna giungere al 1946 per ritrovare segni di ripresa passibili di qualche attendibilità, al 1947 per vedere i medesimi atti a essere accolti dal G.M.A. e al 1948 per vedere definitivamente conclusa dopo 20 anni, con la costituzione dell'Ente Porto Industriale di Trieste la prima e più difficile fase di vita di questa notevolissima impresa.

Era necessario ricordare, sia pure in forma succinta, tutte queste vicende per un doveroso riconoscimento di quella fiducia che attraverso gli anni e le vicende è riuscita a salvare un'idea nonché per determinare alcuni dei limiti entro i quali è nato il Piano Regolatore della zona industriale.

Nella relazione ai consiglieri l'8 novembre 1950 l'Avvocato Bruno Forti, Presidente dell'Ente del Porto Industriale di Zaule, dichiarava:

« Nella fase di studio e di preparazione dei progetti e dei programmi, si è dovuto, per prima cosa, colmare le lacune emerse dall'esame delle disposizioni di legge riguardanti il Porto Industriale. Sono stati promossi al riguardo diversi provvedimenti dei quali i più importanti sono contenuti nei seguenti ordini:

Ordine n. 75 del 20 aprile 1950 che dichiara la pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità dei lavori necessari allo sviluppo del Porto Industriale, essendo il nuovo piano proposto dall'Ente.

Ordine n. 112 del giugno 1950, che parifica l'Ente alle Amministrazioni Statali, agli effetti di qualsiasi imposta, tassa o diritto in genere, ed estende ai lavori direttamente ed indirettamente eseguiti dall'Ente tutte le agevolazioni fiscali contemplate dall'Ordine n. 102 e sue modificazioni.

Ordine n. 118 del 26 giugno 1950, che riconosce i nuovi limiti del comprensorio estendendo alle zone incluse in tale area le stesse agevolazioni fiscali stabilite dall'Ordine n. 102 e

che concede, entro i nuovi confini, ulteriori agevolazioni alle industrie ed all'Ente.

Infine il recente Ordine n. 199, del 18 ottobre 1950 autorizza l'Ente a concedere ad enti pubblici e ad imprese private, incaricati dell'attuazione di opere di servizio generale nel Porto Industriale, mutui anticipazioni e sovvenzioni con i fondi all'uopo provvisti dal G.M.A. godendo di adeguate agevolazioni fiscali ».

Nella stessa occasione l'Avvocato Forti annunciava che « finora su 184 proprietari espropriandi, per complessivi metri quadrati 901.005 per un importo complessivo di lire 161.244.869, tutti sono divenuti ad accordi bonari con l'Ente, fatta eccezione per quattro casi, per mq. 15.000 del valore di circa 4.000.000 ».

Sempre alla stessa data il Presidente dell'Ente era in grado di annunciare che oltre alla sede della FLENT, già in corso di costruzione, ben altre cinque industrie davano sufficienti assicurazioni intorno alla possibilità di insediarsi entro il comprensorio del Porto Industriale.

Alcune di queste dichiarazioni vanno unite a due fatti:

1) l'ampia serie di agevolazioni fiscali riguardanti:

— l'esenzione dai dazi doganali, imposta di R.M., imposta terreni e imposta fabbricati (Ordine 102, Art. II, Sez. 1);

— l'esenzione dall'imposta generale sull'entrata (Ordine n. 102, Art. II, Sez. 2);

— l'esenzione dal diritto di Licenza (Ordine n. 118, Articolo II, Sez. 1);

— l'esenzione dalla tassa di registro e di trascrizione ipotecaria (Ordine n. 118, Articolo II, Sez. 3 del 26 giugno 1950).

2) la situazione al 20 giugno 1951, determinata dalla costruzione in parte già in corso di 14 nuove industrie per un totale di:

mq. 321.000 di area assegnata;
* 28.586 di area coperta;
n. 1.570 personale occupato.

Con il R.D.L. del 1928, inizia per Trieste la possibilità di risoluzione per tutte le conseguenze, che, causate nel 1918 dalla caduta dell'impero austro-ungarico, si enunciarono, già

fin da quel tempo, con un aspetto tale da richiedere profondi mutamenti nella vita economica della città e una forma totalmente diversa nell'indirizzo da seguire nell'impostare efficacemente l'attività delle forze produttive.

È in questa ragione di vitale importanza che va ricercato il movente di quella iniziativa che, da prima unilateralmente (cantieri navali), e poi sotto un angolo visuale più vasto ha riposto ogni speranza nella edificazione di una zona industriale di consistenza tale da riassetare l'economia e qualificare la funzione di Trieste.

Da quanto è stato qui brevemente esaminato: volontà di uomini, disponibilità di mezzi e di aiuti, facilitazioni fiscali, legislazione appropriata e rispondente allo scopo, Autorità favorevoli, espropri non ostacolati, concorso iniziale di numerose industrie, chiara impostazione tecnico economica, siamo in grado di riconoscere nella attuale situazione le condizioni migliori per l'effettiva attuazione di un piano regolatore.

Esiste infatti un piano regolatore di questa zona che si estende a Sud Est di Trieste e del M. S. Pantaleone, piano regolatore che va presentato con le più ampie riserve.

Esso compare ad un certo momento della storia del Porto Industriale, come parto anonimo forse determinato dagli apporti separati e distinti dei vari organi, enti e uffici tecnici interessati e quindi forse anche dotato di una certa rispondenza per i bisogni di ciascuno di questi presi singolarmente, ma non certo inquadrato entro limiti di una organica corrispondenza tra le varie esigenze che confluiscono attorno ad un insieme di opere destinate a mutare profondamente non solo la fisionomia del paesaggio che conclude il valone di Muggia.

Dando pure per accettata la scelta e la limitazione della zona non appare convincente, uno studio che si limita, in forma quanto mai succinta, ad una penetrazione navigabile, una penetrazione ferroviaria e un reticolo di collegamenti stradali con il quale resta implicitamente risolto un problema di grande lottizzazione.



Troppo sovente dobbiamo constatare come i piani regolatori dei nostri centri, nella migliore delle ipotesi, raggiungono solamente lo scopo di disciplinare rimediando, senza perciò, nel maggior numero dei casi, riuscire a operare in profondità entrando a far parte delle ragioni dominanti che possono modificare, determinare, creare la vita del centro. Da noi fatalmente il piano viene sempre « dopo ».

Nel caso di Trieste si ha però la sensazione che il piano e le norme alle quali esso si affida non raggiungono neanche lo scopo di disciplinare (uno sguardo alla miscellanea di tipi edilizi raccolti in un bollettino dedicato ai progetti delle erigende sedi di industrie è cosa alquanto interessante in materia di disciplina).

Forse questo bisogno di controllo, che giunge fino al progetto dei singoli complessi, potrà sembrare esagerato ai dirigenti dell'Ente del Porto, e allora, torniamo pure al « generale », per dire che, se legata all'economia e alla vita di Trieste è stata sentita questa

zona industriale, il suo piano va sentito come altrettanto abbarbicato alla configurazione della vecchia città marinara, alla vita che in essa si svolge e alla natura circostante.

Non vi può essere un piano di Zaule e uno di Trieste così come non vi possono essere tardivi aggiornamenti, e non si può pensare a possibilità di risoluzione nel tempo se non si sono predisposti opportuni accorgimenti. Vanno perciò rivisti e risolti insieme i problemi della zona industriale di Trieste vecchia, delle zone residenziali che inevitabilmente si costruiranno attorno al porto, e di quella zona compresa tra il centro urbano e Zaule, zona che già dal 1945 ha visto un notevole incremento edilizio.

È sperabile che il conseguimento dei primi e fondati risultati per la zona industriale e la sicurezza che da essa deriva possa permettere ai preposti di porre a fuoco quei problemi urbanistici che sono un tutto unico con quanto in materia economica, finanziaria, legale hanno già avuto cura di indagare e risolvere.

Giovanni Barbin

Sotto: Dislocazione del porto industriale rispetto alla città di Trieste.



*Sopra: La zona industriale vista da Nord-Est in direzione del Vallone di Muggia.
Sotto: La zona industriale vista dalle pendici del Monte S. Pantaleone.*





Fig. 1 - La nuova sistemazione della via Orefici dopo la costruzione del sottopassaggio.



Fig. 2 - Veduta del sottopassaggio dalla scala dei Portici Meridionali.

Lombardia

Il sottopassaggio in Piazza del Duomo a Milano

Nei primi giorni di aprile del corrente anno è stato aperto al pubblico un sottopassaggio pedonale in piazza del Duomo a Milano. Ora, a qualche mese di distanza dall'inaugurazione, si può ritenere possibile un primo giudizio sulla costruzione e sui diversi problemi che le sono inerenti. Ma per esprimere un giudizio sufficientemente documentato è necessario innanzitutto fare una analisi della situazione esistente prima dell'inizio dei lavori, avvenuto nel giugno 1950, per confrontarla con quella attuale e per trarne le debite conclusioni.

L'angolo sud-ovest della piazza del Duomo, nel quale è stato costruito il sottopassaggio, è indubbiamente uno dei punti della città dove il traffico, sia veloce che pedonale, è più intenso. Vi confluiscono infatti cinque grandi arterie: la via Orefici, la via Torino, la via Mazzini e le perimetrali sud ed ovest della piazza: il traffico è a senso unico (affluente al nodo) nella via Orefici e nella perimetrale ovest e a senso doppio contemporaneamente nelle altre tre vie. In questo modo le linee fondamentali di traffico si riducono a quattro a cui ne va però aggiunta una quinta per il doppio binario tra via Torino e via Orefici, che serve sei linee tranviarie per ogni senso.

Per ottenere una rapida circolazione furono riservati al traffico pedonale tempi semaforici di passaggio assai limitati, ancora ridotti, di fatto, per la necessità di permettere le diramazioni secondarie e le svolte d'angolo alle varie linee del traffico veloce. Alla ristrettezza dei tempi effettivi di pas-

saggio pedonale si aggiunse, con l'aumento del traffico automobilistico negli ultimi anni, il grave inconveniente dell'insufficienza dei tempi semaforici per smaltire in una sola volta i veicoli in attesa, provocando così effetti di coda e tentativi di anticipo a nuovo danno e a maggiore insicurezza del transito pedonale.

L'andamento del traffico è rappresentato nella figura 3 e i dati sono riassunti nella tabella n. 1.

Altrettanto significativa fu la statistica del traffico pedonale il cui andamento risulta dallo schema della figura 4 e dalla tabella n. 2 che si riferisce ai passaggi dalle ore 17 alle ore 18.

Dal confronto dei dati esposti con le tavole della regolazione dei tempi dei semafori (v. fig. 6) risulta che negli attraversamenti di via Torino, Orefici e Mazzini erano concessi ai pedoni 20" ogni 60" e in quello della via Orefici 19" su 60". Poiché ad esempio nell'attraversamento della via Torino si avevano in un'ora 2200 passaggi in un senso e 2100 nell'altro, risulta che, teoricamente, in 20", ogni minuto primo, dovevano in media passare rispettivamente 37 e 35 persone per parte. Vale a dire che 72 persone si dovevano incrociare, in detto tempo, nella striscia concessa ai pedoni.

Di fronte a questa situazione ed in vista del suo progressivo peggioramento, si progettò il sottopassaggio per permettere tutti i principali attraversamenti pedonali, svincolandoli completamente dal traffico automobilistico e rendendoli quindi nel contempo più rapidi.

Vie	dalle 11 alle 12			dalle 17 alle 18			Massimo
	veicoli 4 ruote	veicoli 2 ruote	tram	veicoli 4 ruote	veicoli 2 ruote	tram	
Afflusso							
Via Orefici	702	635	62	835	888	72	
Via Torino	311	341	64	369	434	77	
Via Mazzini	302	293		416	358		
Perimetrale Ovest	764	781		872	872		
	2079	2052	126	2492	2552	149	5.944
Deflusso							
Via Torino	338	443	62	429	494	72	
Via Mazzini	351	404		372	346		
Perimetrale Sud	1390	1203		1691	1512		
Via Orefici			64			77	
	2079	2052	126	2492	2552	149	5.944

LOCALITA'	AFFLUSSO	DEFLUSSO
Portici Meridionali	1950	2250
Via Mazzini	1000	800
Id.	1000	1250
Via Torino	1190	850
Id.	1150	1350
Via Orefici	180	250
Id.	2300	1800
Perimetrale Ovest	1100	1150
Totale	9700	9700
ATTRAVERSAMENTI	1° Senso	2° Senso
Via Mazzini	1300	1400
Via Torino	2100	2200
Via Orefici	1150	950
PASSAGGI NEI NODI	AFFLUSSO	DEFLUSSO
Ang. Portici - Via Mazzini	4300	4300
Ang. Via Mazzini - Via Torino	3800	3800
Ang. Via Torino - Via Orefici	6500	6500
Ang. Via Orefici - Perimetrale Ovest	2330	2330

A destra, dall'alto in basso:

Tabella 1: Rilievo del traffico dalle ore 11 alle 12 e dalle 17 alle 18.

Tabella 2: Rilievo del traffico pedonale, dalle ore 17 alle 18.

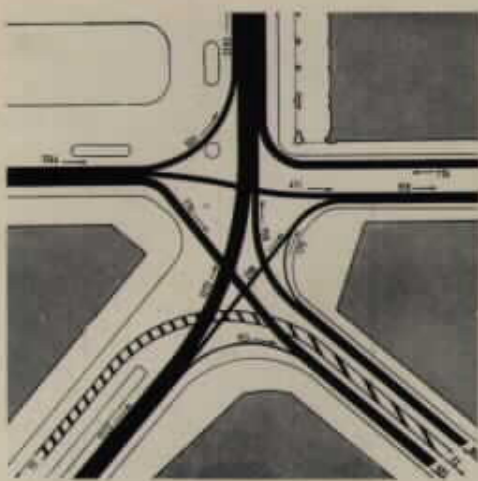


Fig. 3. - Rappresentazione del volume-orario del traffico veloce nel nodo delle vie Orefici - Torino - Mazzini - piazza del Duomo.



Fig. 4. - Rappresentazione del volume-orario del traffico pedonale prima della costruzione del sottopassaggio.

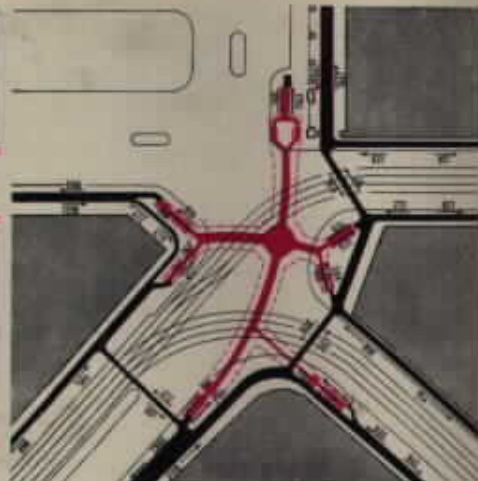


Fig. 5. - Rappresentazione del volume-orario del traffico pedonale dopo la costruzione del sottopassaggio.

Il sottopassaggio allaccia, secondo due assi fondamentali a croce con bracci leggermente curvi, i portici Meridionali con il marciapiede Sud della via Orefici e l'angolo Torino-Mazzini con l'angolo Orefici - piazza Duomo. Un braccio secondario permette di raggiungere il marciapiede Nord della via Torino. I due bracci fondamentali si tagliano in una rotonda centrale di distribuzione, che permette gli altri allacciamenti fra cui il più importante è quello fra i portici Meridionali e l'angolo Orefici-Duomo. La sezione normale ha una larghezza netta di m. 4 ed un'altezza di m. 2,40. Solo il braccio secondario, con uscita in via Torino, ha una larghezza minore, m. 3,50. La rotonda centrale ha un diametro di m. 9.

L'architettura dell'opera è stata particolarmente studiata al fine di ottenere un ambiente caldo e gradevole, evitando una attenzione unilaterale alla funzionalità strettamente viabilistica e considerando, viceversa, l'importanza di un armonioso sviluppo delle strutture, in modo da ottenere che il luogo di passaggio fosse anche una zona di riposo nel mezzo della congestione del traffico del centro.

La nuova distribuzione del transito dei pedoni risulta dalla figura 5 e dalle tabelle che si riferiscono ai passaggi dalle 17 alle 18.

In primo luogo, dai totali assoluti, si deduce che su 10.776

pedoni che in un'ora di punta affluiscono e quindi defluiscono dal nodo, 4682 usano il sottopassaggio, pari a circa il 43,5%.

Ma tale dato va corretto nel senso che non tutti i pedoni che transitano nel nodo hanno interesse ad usare il sottopassaggio. Tali persone si possono calcolare con una certa approssimazione, certamente in difetto, in circa quattromila.

Il numero di pedoni che potrebbero usare effettivamente il sottopassaggio passa così da 10.776 a 6776 e la percentuale di chi lo usa realmente sale al 69% circa, cifra che di per sé rappresenta già un notevole risultato. Basta infatti per rendersene conto esaminare la riduzione del numero degli attraversamenti di via Mazzini e di via Torino che da 2700 e da 4300 scende rispettivamente a 1653 e a 1610 con riduzioni del 40 e del 60%. Significativa è pure la diminuzione di attraversamenti della via Orefici, dove pure non esiste un sottopassaggio, per cui l'effetto si è ottenuto solo indirettamente. I passaggi da 2100 si sono ridotti a 1153 con una diminuzione del 45%. Ciò si spiega con il nuovo orientamento preso dai pedoni che prima compivano i tre attraversamenti delle vie Mazzini, Torino e Orefici ed ora passano invece attraverso il sottopassaggio, direttamente dai portici al marciapiede Nord della via Orefici o viceversa.

Ma ora rimane da chiarire la domanda: come si comporta

ACCESSI	AFFLUSSO	DEFLUSSO
Portici Meridionali	969	1143
Via Orefici - lato Sud	1141	791
Ang. Mazzini - Torino, lato Mazzini	624	631
Ang. Mazzini - Torino - lato Torino	403	396
Via Torino - lato Nord	425	266
Via Orefici - lato Nord	452	767
Perimetrale Ovest	668	694
Totali	4682	4682

LOCALITA'	AFFLUSSO	DEFLUSSO
Portici Meridionali	1652	1447
Id.	969	1143
Via Mazzini - lato Nord	631	817
Id. - lato Sud	712	821
Via Torino - lato Nord	830	840
Id. - lato Sud	890	854
Via Orefici - lato Nord	584	888
Id. - lato Sud	3110	2800
Perimetrale Ovest	1338	1166
Totali	10.776	10.776

ATTRAVERSAMENTI	1° Senso	2° Senso
Via Mazzini	836	817
Via Torino	808	802
Via Orefici	472	681

PASSAGGI NEI NODI	AFFLUSSO	DEFLUSSO
Ang. Portici - Via Mazzini	3100	3100
Ang. Via Mazzini - Via Torino	4327	4327
Ang. Via Torino - Via Orefici	6280	6280
Ang. Via Orefici - Perimetrale Ovest	3855	3855

Tabella 3: Transito dei pedoni nel sottopassaggio.
Tabella 4: Transito dei pedoni in superficie.

Fig. 6. - Schema delle segnalazioni semaforiche prima della costruzione del sottopassaggio.



quel 31% di pedoni che teoricamente potrebbe, ma di fatto non usa il sottopassaggio?

La quasi totalità del 31%, residuo risulta, di fatto, costituita da pedoni che devono effettuare un solo attraversamento.

Passiamo ad esaminare l'andamento del traffico veloce dopo la costruzione del sottopassaggio. È indubbio il vantaggio che tale traffico viene a godere per l'alleggerimento degli attraversamenti pedonali, oltre al fatto della nuova sistemazione della via Orefici in cui la carreggiata, prima ad imbuto, è stata resa di larghezza costante (m. 7,50), spostando i binari tranviari dal lato opposto ad essa e dividendoli, per mezzo di una serie di salvagenti, in modo da ottenere una « sede propria » per questo traffico particolare.

Al momento attuale, per di più, la Vigilanza Urbana ha rinunciato all'uso dei semafori, il cui schema non era più consono alla effettiva possibilità di rapido smaltimento del nodo ed anzi lo intralciava, preferendo il comando a persona, per mezzo del quale viene data assoluta precedenza al traffico veloce, lasciando a quello pedonale gli

intervalli risultanti dalla regolazione del primo. Questo è anche un mezzo di persuasione indiretta, perché i pedoni che « non » vogliono compiere soste, ora più lunghe di prima data la subordinazione del traffico pedonale a quello veloce, verranno maggiormente indotti ad usare il sottopassaggio.

Da quanto precede si possono trarre alcune conclusioni in merito all'efficienza del sottopassaggio che assorbe, oggi, il 69% dei pedoni che potrebbero servirsi. Dato il vincolo delle scale, il sottopassaggio si dimostra utile quando evita almeno due attraversamenti: si può quindi dedurre che gran parte del 31% non lo usa, poiché eviterebbe con esso soltanto un attraversamento in superficie.

La larghezza di m. 4 è proporzionata ad un passaggio medio totale di 3000 persone all'ora, nei due sensi, tenuto anche conto delle eventuali brevi soste dinanzi alle vetrine, e l'altezza netta di m. 2,40, anche se relativamente bassa, è tale da non dare un senso di ristrettezza, sempre che si curi in modo appropriato l'impianto

di illuminazione ed il rivestimento del soffitto. Il calibro delle scale, della larghezza di m. 2, si può ritenere sufficiente per un passaggio di 1500 persone all'ora e quello di m. 3 per un passaggio di circa 2200 persone.

La coesistenza a servirsi del sottopassaggio per mezzo di un allontanamento dagli attraversamenti, sarebbe dannosa se la chiusura dei marciapiedi con catenelle fosse minore della lunghezza di accodamento dei veicoli. Sarebbe possibile, senza obiezioni da parte di chi ha difficoltà nella discesa e salita delle scale, solo con l'uso di scale mobili, le quali migliorerebbero complessivamente il problema, rendendo l'uso del sottopassaggio conveniente anche a coloro che devono compiere un solo attraversamento.

Il traffico veloce viene ad essere notevolmente favorito in quanto il traffico pedonale ancora ammesso in superficie gli è completamente subordinato.

Il sottopassaggio effettua un leggero richiamo di affluenza di pedoni al nodo (circa del 10%), favorendo il passaggio a per-

sone che prima preferivano effettuare giri viziosi pur di evitare i pericoli dell'attraversamento.

Certamente la costruzione di un sottopassaggio, come fatto isolato, risolve solo localmente il problema del decongestionamento del centro di una grande città. Infatti il pedone, pur trovando sollievo nel nodo particolare, è subito dopo rigettato nella congestione del traffico. Sarebbe opportuno quindi prolungare i sottopassaggi, eventualmente unendone diversi costruiti nei punti nevralgici, in modo che il pedone, che non ha più interesse a passare nel centro possa, percorrendo la sua strada sotterranea, portarsi decisamente fuori dalla zona centrale per accedere alle fermate tranviarie o, nel futuro, direttamente alle stazioni della metropolitana.

Secondo queste prospettive si potrà appunto tendere a risolvere in modo coerente e completo, l'ormai improrogabile problema della differenziazione e distinzione fra traffico veloce e traffico pedonale nei centri delle grandi città.

Roberto Guidacci

Liguria

Quattro problemi urbanistici liguri

La Sezione Ligure dell'Istituto nella sua assemblea del 14 ottobre ha eletto un nuovo Consiglio direttivo formato dal prof. E. Fuselli, presidente; prof. C. Ceschi, arch. ing. L. C. Daneri, ing. L. Ferrari, arch. G. Ginatta, consiglieri. Per iniziativa della nuova presidenza l'assemblea all'unanimità ha votato quattro ordini del giorno, i quali fissano problemi urbanistici liguri di attualità.

In primo luogo viene riaffermata la necessità di un piano regolatore generale della città di Genova, e vien fatto voti affinché l'Amministrazione cittadina riprenda e porti a compimento con la maggior sollecitudine gli studi per il Piano regolatore generale. Il secondo ordine del giorno prende in considerazione i lavori che si stanno compiendo ai Piani d'Invrea per la costruzione della camionale Genova-Savona, deplorando certi aspetti della procedura e del tracciato adottato. Inoltre fa voti affinché i problemi delle opere di pubblico interesse siano sempre resi di dominio pubblico a norma di legge e sia reso possibile il contributo di una libera

discussione e di una giusta critica. Quest'ultima si ritengono sempre apportatrici di chiarimento e consone alle legittime aspirazioni di una popolazione civile.

Con il terzo ordine del giorno l'assemblea prende atto che nell'ottobre dello scorso anno il Provveditorato delle Opere pubbliche per la Liguria convocò per una prima volta la Commissione consultiva per lo studio del Piano territoriale di Coordinamento della Liguria. Considerando i diversi problemi della regione, ritiene che lo studio del Piano territoriale debba venir condotto senza indugio e con il contributo di tutte le esigenze e di tutti gli elementi necessari. Le esigenze che hanno posto in evidenza le premesse di uno studio d'insieme sono state definite con i problemi delle comunicazioni stradali e ferroviarie, le condizioni di sviluppo dei vari centri della Liguria e le esigenze di vita dell'entroterra e delle riviere, esigenze che sono in diretta relazione allo sviluppo edilizio, alle iniziative industriali, all'incremento delle risorse agricole, ai servizi pub-



Fabbricato a 4 piani costruito tra via Orlando e via Caprea in zona ancora vincolata. Si vedono gli alberi del parco che precedentemente arrivava fino alla strada.



Sopra: Capannone distrutto da eventi bellici, ricostruito ed ampliato a fianco del Piazzale Francesco d'Assisi, in zona vincolata come verde pubblico.

A destra: Nuova villa e sottostante annessione, retta per rilevare un lotto fabbricabile, sorti su Corso Italia in zona azzurra vincolata.

In basso, a sinistra: La costruzione bassa che ostruisce l'intenso traffico di Via delle Fontane è stata anch'essa retta con una concessione precaria.

Sotto: Stazione di servizio sorta come costruzione precaria a fianco di Porta Soprana in corrispondenza dell'imbocco della galleria prevista tra Piazza Dante e Via S. Lorenzo.





Stazione di servizio costruita con concessione precaria in una zona in cui il Piano Regolatore prevede verde pubblico.

blici di alimentazione, trasporto, assistenza e di carattere sanitario, e non ultimo, in relazione alla tutela ambientale e paesistica, così importante in una regione di preminente interesse turistico qual'è la Liguria. L'ordine del giorno ritiene che con tali elementi si possa assicurare al piano una adeguata rispondenza alla realtà dei problemi e dargli in tal modo l'efficace prestigio per l'ordinata subordinazione di ogni iniziativa pubblica e privata alle direttive del Piano stesso.

Con alcuni esempi scelti a caso tra i numerosi esistenti ed in parte già resi noti in «Salviamo Albaro» di Urbano, sul «Corriere del Popolo» del 27 giugno 1951, vorremmo illustrare questo stato di fatto. Le costruzioni recentemente sorte a Boccadasse come sfondo a via De Gasperi, su via Corisa a fianco del piazzale Francesco d'Assisi, su piazza Dante vicino a porta Soprana ed al chiostro S. Andrea, e quelle che formano la strettoia di via delle Fontane, non sembrano corrispondere alle direttive fissate nei piani regolatori di Albaro, della zona del centro e del piano di ricostruzione. Nei primi due casi il terreno occupato viene considerato dai piani regolatori verde pubblico, mentre dove sorgono le altre costruzioni essi prevedono spazi riservati al traffico. Una destinazione a tal punto diversa dalla funzione prevista dai piani regolatori è stata possibile, perché le opere in discussione vennero considerate «opere precarie» nella licenza di costruzione. Mentre i fabbricati situati sull'angolo di via Orlando e via Caprera a Sturla e sul promontorio a monte della vecchia chiesa di S. Giuliano sono sorti in zona «vincolata», zona da conservarsi nel suo aspetto esterno attuale, per la quale però, in casi eccezionali, sono consentite costruzioni.

Questi esempi sono stati riportati per dimostrare che un piano le cui prescrizioni e regole particolari hanno una veste tecnica insufficiente, rimane inefficace, anche se giusto nelle sue linee generali. Nei casi sopra citati, i piani regolatori con le loro direttive non sufficiente-

mente definite, lasciano via aperta a varie interpretazioni. Quelle attualmente date alle definizioni di «opera precaria» e di «zona vincolata», anche se accettabili da certi punti di vista particolari, permettono uno sviluppo edilizio che non sembra corrispondere alle regole fissate dai piani stessi.

Con tali criteri di una troppo larga interpretazione, vien messa in dubbio la consistenza del piano stesso: praticamente un piano regolatore vien così messo fuori uso. Due sono i fattori che possono condurre a tale deplorabile stato di cose. D'una parte la poca precisione ed organicità, la veste tecnicamente immatura del piano stesso, anche se le direttive generali sono giuste, d'altra parte un contenuto utopico ed antiquato, il quale, per soddisfare immediate e preponderanti necessità, obbliga ad allontanarsi da prescrizioni inadeguate seguendo una pratica di libera interpretazione di quest'ultime. Questi ragionamenti sorti da un singolo problema di piano regolatore, fanno anche essi vedere la necessità per Genova di un piano regolatore generale efficiente, il quale dia la possibilità di aggiornare e coordinare i piani particolareggiati già esistenti.

In quanto all'ultimo ordine del giorno esso è in diretta relazione con il punto di vista di cui sopra. Esso esprime il suo vivo piano per l'indagine compiuta dalla Consulta regionale e forestale della Liguria sui disegni e sulle opere necessarie ed urgenti per il miglioramento dell'economia agraria della Regione Ligure. Inoltre esso fa voti affinché i risultati di questa indagine vengano tenuti presenti nella raccolta degli elementi preparatori del Piano territoriale di Coordinamento della Liguria, in corso di studio.

Dei quattro ordini del giorno, il secondo, terzo e quarto derivano da problemi inerenti al Piano territoriale della Liguria. Questa precedenza vien data dall'attualità del problema, che la Commissione interministeriale ha messo in evidenza nella sua riunione del 5 marzo, decidendo di promuovere l'inizio degli studi per l'impostazione

dei piani territoriali delle seguenti regioni: Lombardia, Liguria e Campania. Essa ritiene infatti che in queste regioni le iniziative abbiano raggiunto un sufficiente grado di maturità e che le esigenze del coordinamento siano più pressanti. Da altra parte attraverso i voti della Sezione Ligure dell'Istituto si può riconoscere la preoccupazione che gli studi e la compilazione del piano territoriale diventino una sterile pratica burocratica, diretta su di un binario morto e destinata ad essere archiviata. Preoccupazione giustificata dalle questioni sollevate nel secondo ordine del giorno e dai fatti sottolineati nel settimo notiziario ligure.

Il primo ordine del giorno con la sua richiesta di un piano regolatore generale della città di Genova, non rappresenta cosa nuova. Sembra dunque inutile insistere sulla necessità di direttive ordinarie per lo sviluppo urbano di Genova, evi-

denza già troppo conosciuta. Riteniamo però utile soffermarci sul seguente singolo problema, isolandolo dal più vasto complesso di un piano generale. Vorremmo accennare al fatto che un piano regolatore non è solo un disegno a vivaci macchie colorate, ma che la sua impostazione e le sue direttive devono essere così vicine alla realtà da corrispondere in maniera efficace ai veri fabbisogni dell'organismo urbano. Solo in questo caso un piano potrà pretendere ad una sua realizzazione, e sarà rispettato dalle nuove opere in costruzione. Una delle prerogative di un piano regolatore che meriti tale nome sarà dunque quella di possedere delle regole precise e di non prestarsi ad interpretazioni svariato, troppo spesso contrarie ai suoi fini. Ed è proprio su questo punto che peccano molti piani, non ultimi quelli a disposizione dell'Amministrazione comunale di Genova.

Alessandro Christen

L'ora dei grattacieli nel Golfo del Tigullio...

Mitica visione del "Quartiere Milano" in costruzione a Rapallo ("Corriere Lombardo" 20-4-51)





Toscana

Fili cielo e monumenti

Capita, a chi ha poco da fare, ed, aggiungo, ai provinciali abituati solo all'autobus che collega la stazione al centro abitato di prendere fotografie di questo genere. E solo a questi?

Ho letto di Firenze città chiusa, chiusa, s'intende, dalle mura alte dei suoi palazzi: città dove l'occhio ristagna tra pareti di pietra e pareti ad intonaco che sa anch'esso di arenaria, città dove le ombre sono continue, quasi smorte.

Ma so, aggiungo, di magnifici slarghi dove l'occhio si riconforta e si inebria di luci ed ombre vive.

E in questo alternarsi di muri e cielo la bellezza della città: in questo slargarsi delle sue vie verso colpi d'occhio improvvisi.

Ponte Vecchio, ad esempio. Non comprenderei quell'arzigogolare di bottegucce di orafi ed

artigiani, se, di mezzo al ponte, la loggetta non aprisse all'occhio assetato di luce ampi orizzonti e non lo portasse, risalendo la corrente accompagnata dal verde fondo di S. Miniato, fino ai monti lontani ed alla pace serena di Vallombrosa.

Vie strette e bottegucce dinanzi a spazi di ampio respiro: le une necessarie agli altri.

Firenze città chiusa quindi; ma non mi dispiace, poiché questa barriera, dove lo è, è bidimensionale essendo ad ogni modo aperta verso la terza dimensione: il cielo. Sempre aperta, se non la chiude la fitta rete di condutture elettriche di cui sono cospase oggi le vie della nostra città. E la vita d'oggi e per questo non condannano a priori; devo però constatare che nessuna città ne soffre quanto

Firenze. Proprio perché già di per se stessi i suoi spazi tendono ad essere più limitati, questo soffitto di condotti li soffoca sempre più.

Nelle città dalle strade ampie, uniformi, e, perché no?, monotone, l'inconveniente può non assumere peso notevole, ma dove l'occhio tende per tante e tante ragioni a sollevarsi da terra, l'animo è dolorosamente avvilito quando lo sguardo cozza contro questa barriera che lo rispinge in basso.

Ecco perché mi sono deciso a scattare da due punti di vista reali, queste fotografie che, sinceramente, non rendono quanto il vero. E, si noti, non si tratta di due reconditi angoli che la vita sfugge.

È un problema molto grave quello che ho appena preso di scorcio in queste poche righe

traendo lo spunto da Firenze: diritto delle società all'elettrodottore, diritto dei privati ai trasporti più comodi, ma anche diritto degli stessi privati (ed anche interesse, non trascuriamolo) ad un maggior equilibrio nei loro rapporti con l'ambiente in cui vivono.

Ho un altro esempio: a Siena, quando, scantonando da una stretta via in curva, si apre, con sapiente ed ineguagliabile taglio urbanistico, la Costarella che inquadra il palazzo Civico e la torre, l'occhio si impunta da pochi metri in un grosso cavo che spezza il sottile stelo e taglia il cielo.

Sì, deve essere una mania la mia: lo capisco. Anche un solo cavo mi urta. Ipersensibilità di malato o di posatore.

E non anche trascuratezza di molti ed insufficienza di leggi?

Enrico Sisi

I ritrovamenti archeologici di Via Por Santa Maria a Firenze

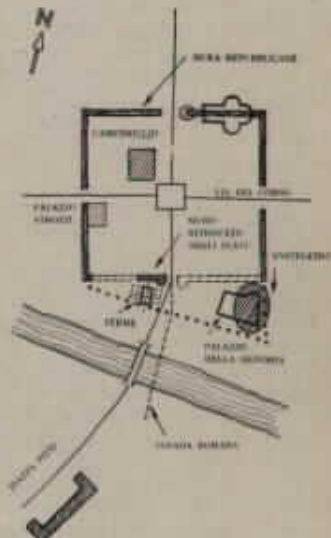
Riassunto da una relazione dell'architetto Eugenio Mario Rossi.

Via Por Santa Maria fu completamente distrutta dalla guerra, dal Ponte Vecchio alle Logge del Mercato Nuovo. Gran parte degli edifici sono ormai ricostruiti o in corso di ricostruzione. Durante i lavori di scavo nell'area antistante il Palazzo di Parte Guelfa, previsti per la sistemazione della Nuova Borsa Merci cittadina, vennero in luce ruderi di indubbio valore storico: motivi absidali in pietra forte, delimitanti ambienti coperti da grandi, semidistrutte volte di calcestruzzo.

La Sovrintendenza all'Antichità dell'Etruria non ebbe dubbi nel riconoscere nei ruderi scoperti i resti delle Terme Romane, delle quali, per altro, si conosceva l'esistenza nella zona. Le absidi ritrovate facevano parte di un ambiente prolungato e, probabilmente, decorato con statue, che proseguiva al di sotto del Palazzo di Parte

Guelfa. Solo in un secondo tempo, vennero ritrovati i resti delle mura repubblicane del lato meridionale della città quadrata; il ritrovamento permise di completare la planimetria della Firenze Romana. L'antica città aveva forma quadrata ed era rigidamente orientata secondo gli assi cardinali: il decumano ed il cardo si incontravano in una grande piazza ed uscivano dalle mura press'a poco al centro dei quattro lati del castro, attraverso altrettante porte; uno schema molto chiaro dovuto soprattutto al fatto che la città era stata costruita ex novo e non su un abitato preesistente. Gli scavi procedettero con la cautela necessaria a consentire le opportune ricerche da parte della Sovrintendenza alle Antichità e ai Monumenti. La Camera di commercio, proprietaria della zona, adeguandosi alla nuova situazione di fatto,

fece immediatamente modificare il progetto della parte interessata del costruendo edificio; la prevista sala cinematografica venne sostituita con una sala sussidiaria della sovrastante Borsa Merci, nella quale fosse possibile dare degna sistemazione ai ruderi ritrovati. Data l'importanza storica dei ritrovamenti (vennero pure in luce la base di una torre bizantina e l'abside della antica chiesa di S. Maria sopra Porta), si propose da alcune parti di modificare il piano di ricostruzione, affinché fosse possibile di lasciare i ruderi in vista. Ragioni di varia natura, appoggiate dall'intervento ufficiale del Ministero della P. I., consigliarono di adottare la sistemazione proposta dalla Sovrintendenza ed accettata dalla Camera di Commercio; in tal senso sono stati ripresi i lavori di costruzione.



Planimetria archeologica di Firenze. I puntini indicano l'attuale posizione assegnata alle vecchie mura prima dei ritrovamenti di Via Por Santa Maria.



Ubicazione del complesso della Mostra d'Oltremare posto nella zona flegrea di Napoli.

Campania

La necessità di dare un debito posto allo svago nel quadro delle attività giornaliere dell'uomo è ormai un principio igienico generalmente riconosciuto.

La distensione, sapientemente dosata, ha effetti miracolosi che si ripercuotono non solo nel campo sociale, ma anche nel campo economico.

All'accresciuto ritmo lavorativo, favorito dalle macchine, corrisponde un maggior numero di ore a disposizione da dedicare agli svaghi preferiti (si calcola che tali ore libere superano in media di 20 e più ore settimanali quelle di 40 anni fa).

Ora una delle ricreazioni più salutari e piacevoli è quella che si effettua all'aperto, sotto il sole, tra il verde libero della natura. Pertanto la necessità dell'uomo di riempire le sue forze all'aperto coincide con la necessità urbanistica di creare appositi spazi per uso ricreazionale.

A noi sembra che a tale necessità risponda, anche se non soddisfacendo in pieno ai totali bisogni di Napoli, il complesso Mostra d'Oltremare con la sua attrezzatura fissa di parchi, fontane, serre, piscina, acquario, giuochi, ecc., nonché edifici per lo svago e la ricreazione intellettuale (arena, teatro al chiuso, palazzo dei congressi, ecc.). La guerra non permise all'organizzazione di affermarsi e di dimostrare la sua reale funzione e la sua giustificazione di essere non solo dal lato fieristico, nazionale ed internazionale, ma anche sotto l'aspetto complementare urbanistico di insieme ricreazionale al servizio della bella metropoli mediterranea. E questo secondo aspetto che ci interessa di porre in evidenza.

Dal nostro punto di vista, dunque, il milione e più di metri quadrati di cui si compone il complesso è da considerarsi zona urbana destinata allo svago ed alla ricreazione di una gran parte della popolazione e come tale possiamo dire che la scelta del terreno è stata oltremodo felice. Distesa nella plaga flegrea, ricca di storia e di leggenda, limitata dalla collina di

Posillipo, dal colle dei Camaldoli, da antichi e spenti crateri e dal mare, la zona di un'amenità verde e ferace, ben accoglie le istituzioni ricreative e di svago del quartiere di espansione di Fuorigrotta e della parte centro-occidentale della città. E non è a dire che anche chi abiti all'estremità orientale non possa usufruirne, perché la zona è tangenzialmente lambita dalla ferrovia metropolitana *Via Gianturco-Pozzuoli* ed è servita da strade ordinarie urbane ed extraurbane, da ferrovie principali e secondarie, da tranvie, filobus, autobus e da una funivia che la unisce alla collina di Posillipo. Pertanto essa può esser raggiunta con ogni mezzo ed in breve tempo da qualsivoglia punto della città. L'essere eccentricamente posta rispetto alla città, presa nel suo insieme, non è un errore urbanistico, se si tiene presente la sua funzione di zona accogliente un importante complesso ricreazionale che dovrebbe essere però integrato e completato da istituzioni minori e da singoli campi di giuoco, parchi rionali, teatri, e cinema opportunamente dislocati a servizio dei singoli quartieri. Ed in questo senso abbiamo in principio parlato di insufficienza ai totali bisogni cittadini. Chè, se invece prendiamo ad esaminare particolarmente le maggiori istituzioni ed installazioni comprese nella zona, non possiamo che convenire che il loro proporzionamento ben si accorda con le previsioni e le necessità. Un'arena imponente, capace di contenere 15 mila spettatori, ospiterà manifestazioni sportive, come incontri di boxe e di scherma, nonché spettacoli musicali fra cui un grande Festival del jazz e della canzone.

Un parco faunistico costituisce un degli Zoo più modernamente concepiti ed elegantemente realizzati a cui si affianca un grande parco dei divertimenti. Un acquario tropicale completa quello mediterraneo esistente nella Villa Nazionale. Una piscina accoglierà gare nazionali ed internazionali; un teatro al chiuso, modernamente



Planimetria del complesso della Mostra d'Oltremare con le varie istituzioni ricreative.

Istituzioni ricreative a Napoli

concepito ed attrezzato sopprimerà ai bisogni che son venuti a crearsi in tale campo sia con la scomparsa di alcuni storici teatri del centro che con le aumentate necessità dovute all'accrescersi della popolazione. Un teatrino dei piccoli colmerà anche una lacuna tuttora esistente. Manifestazioni artistiche e folkloristiche d'ogni genere verranno a completare la specifica funzionalità del complesso costituito da edifici stabili e provvisori. Bar, ristoranti, ed altri servizi necessari completano l'insieme che si articola fra grandi viali alberati, tappeti di verde, passeggiate e romantici viottoli facenti capo ai vari ingressi principali che sfociano sulla via nazionale *Doniziana* e sul piazzale in cui questa, cambiando nome e funzione, diventa via di penetrazione in città attraverso il tunnel « 9 Maggio ».

Una grande esedra di fontane

luminose e sonore completa l'armonia dell'insieme.

Ora che il complesso Mostra d'Oltremare riprende la propria funzione sociale e commerciale, Napoli avrà la sua zona per la ricreazione e lo svago e gli italiani del Sud il loro importante centro fieristico nel quale potranno esporre i loro prodotti industriali ed artigianali.

Noi non possiamo che plaudire all'opera di chi dirige l'Ente e compiacerci con Autorità e Tenacia che tali fatiche affiancano e sostengono. Come urbanisti, poi, invitiamo quanti si occupano di organizzazioni cittadine a volere visitare il complesso che costituisce un moderno esempio di istituzione ricreazionale e di svago, curato nel particolare come nel generale, secondo avanzati criteri distributivi ed estetico-compositivi.

Domenico Andriello



Sopra: La piscina e l'arena viste attraverso le vetrate del ristorante della piscina. Sotto: L'esedra con le fontane luminose e sonore sulla sfonda della collina di Posillipo.



Lecce ha un piano regolatore e di ampliamento che risale al 1935 e per il vecchio centro ancora pienamente valido pur con le piccole modifiche dovute a elementi archeologici e storici venuti alla luce durante demolizioni e ricostruzioni.

Diradamento e risanamento sono alla base di questo piano, con piccoli tagli e rettifiche stradali ove se n'è presentata la necessità e questo sia per facilitare il flusso pedonale e veicolare che per eliminare l'edilizia fatiscente, ottenendo così la valorizzazione di edifici architettonicamente e storicamente notevoli, soprattutto nel loro ambiente.

Preoccupazione principale la penetrazione nel vecchio nucleo del traffico pedonale e di quello veicolare leggero, proveniente dalla stazione ferroviaria, in modo da rendere più agevole l'accesso al centro ove sono ubicati i vari edifici pubblici.

Tale problema è stato risolto con garbo senza tagli netti, semplificando i percorsi così da raggiungere facilmente la piazza centrale S. Oronzo, ove sono venuti alla luce gli avanzi dell'anfiteatro romano. Questa piazza è ora davvero infelice per la mancanza di una forma ben definita che valorizzi i ruderi cui si è accennato, formando nello stesso tempo un ambiente chiuso (ed il confronto con la raccolta piazza chiusa del Duomo è davvero istruttivo).

A questa carenza si aggiunge il brutto edificio moderno a forma di mezza esedra che segue il perimetro esterno dell'anfiteatro romano, e l'edilizia circostante vecchia, degradata, con casette dirute, sbocconcelate, maggiormente in evidenza per la vicinanza di edifici falsamente monumentali. Di notevole interesse la zona dove sono



Planimetria di massima del piano regolatore e di ampliamento della città. In giallo la situazione esistente, in nero le nuove costruzioni e gli allineamenti stradali.

i resti del teatro romano e di cui si sta studiando una sistemazione urbanistica intesa a valorizzare l'interessantissimo monumento, pur conservandone l'ambiente architettonico.

All'esterno delle mura di Carlo V recingenti il vecchio nucleo, la città ha un carattere del tutto diverso e, confessiamo, piuttosto infelice. Le arterie

principali per incanalare il traffico sono però ben proporzionate e di largo respiro; esse adempiono perfettamente alla loro funzione collettiva, evitando che il traffico venga ad essere immesso nel vecchio nucleo. Ma la lottizzazione dei suoli è rigida e spesso irregolare, senza motivi chiari, ed il confronto con il tessuto vivo del

vecchio nucleo non fa che accentuare questa errata impostazione.

Il piano regolatore dovrebbe oggi essere ristudiato per questa parte, precisando nettamente le direttrici di espansione e dando ad esse un carattere con forma definita e libera, così da eliminare il senso di caotico ora nettamente prevalente.

Enzo Minchilli

Sicilia

Il lastrico dell'inferno

Dicono che il lastrico dell'Inferno sia disseminato di buone intenzioni.

Citiamo a caso ed a memoria, senza fare alcuna ricerca (che aumenterebbe di molto l'elenco) talune buone intenzioni nel campo della pianificazione regionale siciliana.

Già nel lontano 1860 il Consiglio di Stato, convocato nell'isola per decreto dittatoriale, osservava che la Sicilia recava una quota di debito pubblico molto inferiore a quella portata dalle altre regioni, e ciò a causa della arretratezza nella quale era stata lasciata dal Governo

borbonico: proponeva, quindi, « di apprestare un fondo speciale straordinario per la creazione di un sistema esteso di lavori pubblici, al fine di livellare le condizioni economiche a quelle delle altre regioni d'Italia ».

Il concetto di zona depressa e di pianificazione in funzione sociale è già evidente, come la buona intenzione. Molto fu fatto (ferrovie, e strade, e porti); ma non secondo quel concetto, pur luminosamente affermato all'alba dell'unità nazionale, che le regioni settentrionali accrebbero più rapidamente il loro

tenore di vita, non solo perché inizialmente meglio attrezzate, non solo perché poste sulla strada delle correnti vive europee, ma anche perché i loro uomini meglio si seppero inserire nella vita politica di allora e, specialmente dal 1887 in poi, ottennero che si investissero i termini del problema, ossia che la partecipazione dello Stato (o della Comunità contribuente, il che è lo stesso) fosse percentualmente molto più sensibile nelle regioni ricche anziché nelle povere. I poveri facevano l'elemosina ai ricchi.

Questa mancanza di piani-

cazione in funzione sociale sta alla base della cosiddetta « Quistione Meridionale » che credo sia l'Inferno meglio pavimentato dell'Universo.

Venendo giù a scivoloni lungo i decenni e scegliendo sempre a memoria e a caso, fra le buone intenzioni, ricordiamo la Legge 2 gennaio 1940, n. 1, sulla colonizzazione dei terreni posti in zone ad economia latifondistica, la stabilizzazione delle famiglie coloniche sul podere, ed il collegamento organico del complesso edilizio così sorgente mediante la formazione di centri rurali specialmente attrezzati.

Con la Legge del 27 dicembre 1950, n. 104, la Regione Siciliana che, per l'art. 14 dello Statuto regionale, ha legislazione esclusiva sull'agricoltura, promulgava nell'isola una riforma agraria che poneva alla proprietà terriera speciali obblighi e vincoli, mentre dava facoltà all'Assessorato di provvedere ai piani generali di bonifica che devono comprendere la sistemazione della viabilità aziendale, gli approvvigionamenti idrici, sistemazioni idraulico-agrarie del terreno, costruzioni di abitazioni per lavoratori, ricoveri animali, ecc.

Ricordiamo, sempre a caso ed a memoria, l'ormai famoso art. 38 dello Statuto della Regione Siciliana (Decreto-Legge 15 maggio 1946, n. 4553, inserito fra le leggi costituzionali della Repubblica) il quale afferma l'obbligo dello Stato di versare una somma annua alla Regione, da spendersi in base ad un piano di opere pubbliche il quale dovrebbe essere organicamente studiato in modo da aumentare gradualmente i redditi di lavoro. Nel 1946 si ripete la buona intenzione già viva nel 1860; basterebbe ciò per dimostrare che dal 1860 al 1946 il pavimento dell'Inferno rimase alquanto sconnesso!

Ricordiamo che si è costituita in Roma la «Cassa per le opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia meridionale» (vulgo: Cassa del Mezzogiorno) la quale prepara, coordina e finanzia programmi di carattere straordinario per l'Italia meridionale.

Sono questi i più grossi lastroni di quel tale pavimento; esiste poi una miriade di minori lastre e lastrette che completano l'opera; avere la pazienza di rintracciare ed elencarle sarebbe da sé sola non lieve fatica; ma meritoria.

La confusione è molto più profonda da noi che altrove, sia per il carattere di depressione sociale del quale dicemmo, sia per la larga autonomia che affianca alle iniziative private e nazionali, quelle regionali. Si opera nel caos. La «Cassa» dovrebbe coordinare le opere di bonifica, l'irrigazione, trasformazione agraria, sistemazione di bacini montani, viabilità minore, acquedotti e fognature, opere delle quali si occupano anche l'Assessorato all'Agricoltura, i Consorzi, l'Ente Acquedotti Siciliani, che ha redatto un suo piano regionale. I fondi acquisiti in base all'art. 38, almeno per l'anno 1949-1950, sono spesi per costruire scuole (circa 7000 aule), costruire e riparare acquedotti (in numero di circa 277), a rimboschire terreni (16.300 ha.). Gli ospedali vengono attrezzati ed amplificati (in base ad uno speciale D. L. 30 giugno 1950, n. 31; 300 milioni di lire).

Rimangono poi le opere a carattere normale, nazionali, provinciali, comunali; le opere dei grandi enti semi-privati; i vari piani della INA-Casa e Aldisio ai quali, nell'isola, si

aggiunge quello di una istituzione locale: Ente per le case dei lavoratori.

E' limite qui la esemplificazione solo per evitare un ulteriore tedio mio e di chi legge. Quello che ho detto, in maniera estremamente frammentaria ed inorganica, basta a dare idea della ponderosità del problema, che ci appare tanto più grave quando constatiamo che queste opere e le altre innumerevoli delle quali non ho detto, non sono fine a se stesse, ma sono un mezzo per ottenere una efficiente riforma agraria, specialmente delle zone ad economia latifondistica, e per ottenere una maggiore attività industriale, onde attenuare la disoccupazione, la inattività permanente ed aumentare, in definitiva, il reddito medio regionale.

Non è facile, naturalmente, garantire che le spese fatte da così innumerevoli enti e per opere così diverse confluiscono tutte verso questo scopo e non sfuggano per rigagnoli superficiali o sotterranei verso altre destinazioni.

Il problema non sta più in questi termini: «pianificare o no?» perché quando uno o più enti si trovano di fronte a problemi così vasti devono necessariamente scegliere e programmare. «Anche la serva, quando divide i soldi della spesa, fa un piano». Il problema va posto in questi altri termini: «Pianificare bene o male?».

La risposta è ovvia e costituisce la più grossa buona intenzione di quel lastro.

Già nell'immediato dopoguerra uomini politici avveduti e studiosi raccolti nel «Centro per il progresso economico della Sicilia» affermavano tale necessità e formulavano taluni schemi embrionali. Spesso gli uomini responsabili hanno chiesto aiuto onde garantire che la pianificazione avvenga secondo una chiara funzione sociale.

Però da tutte queste buone intenzioni (e cito solo quelle regionali) non abbiamo visto sorgere un piano organico, chiaro, semplice, attraverso il quale la Comunità contribuente possa verificare che i propri soldi, dati allo Stato, Regione, Provincie, Comuni, sono stati spesi nel modo migliore.

Bisogna avere ben chiaro il concetto fondamentale che pianificazione ed improvvisazione sono fatti inconciliabili. La pianificazione può assumere una certa garanzia di serietà qualora determinata da studi pazienti basati su indagini lunghe e rigorose.

Un attento studio, specialmente delle organizzazioni inglesi, ci convince facilmente di ciò; mentre, a parte ogni esemplificazione è ormai ben noto che ad ogni pianificazione corrisponde uno sforzo organizzativo necessariamente a carattere burocratico. E qui sta il pericolo. Tenterò di riassumere brevemente ciò che meriterebbe più ampia illustrazione. Pericoloso numero uno: la pianificazione dall'alto. Un consesso

tecnico-burocratico pianifica nei chiusi meandri della propria pretesa competenza ed impone i piani sfuggendo ai controlli.

In questo caso bisogna unicamente affidarsi al Padreterno, che illumini i gerenti della Tecnocrazia. Secondo: accrescimento della inflazione burocratica.

Al primo pericolo bisogna opporsi sostituendo alla pianificazione dall'alto la pianificazione dal basso attraverso i normali processi democratici. L'opera dei tecnici è necessaria per preparare i materiali di indagine, per raccogliere le proposte avanzate da varie fonti, per prospettare le diverse soluzioni tecnicamente possibili; ma la scelta fra le diverse soluzioni non va fatta dal Tecnico; ma interpellando la volontà del popolo attraverso i suoi normali rappresentanti.

In conformità a quanto è stato proposto in sede nazionale al penultimo Congresso dello Istituito, propongo che anche presso il Governo Regionale si formi un organo per la pianificazione regionale, posto alle dirette dipendenze del Presidente della Regione, il quale vagli ed elabori gli elementi della pianificazione che devono essere discussi e stabiliti dall'Assemblea Regionale.

Per attenuare il secondo pericolo (elefantiasi burocratica) propongo di valersi della consulenza di organi già esistenti (Istituti universitari, Centro Incremento Economico, Istituto Nazionale di Urbanistica, ecc.).

Penso che questo, pur modesto, provvedimento, potrebbe portare un qualche miglioramento nella sistemazione attuale, anche perché attenuerebbe il gravissimo pericolo delle improvvisazioni geniali.

Chi sa che non si riesca a passare dall'Inferno almeno al Purgatorio?

Anche in sede comunale esiste un grave contrasto fra le buone intenzioni e le grosse realizzazioni pianificatrici. Solo Messina ha sempre seguito una politica urbanistica coerente. Possiede l'orribile P. R. progettato dopo il terremoto, ne è contenta e ripugna da ogni novità. Il lastro dell'Inferno è nudo.

Catania e Palermo hanno celebrato il concorso per il P. R., hanno riunito numerose commissioni che, da decenni, studiano. Hanno redatto P. di R. Caltanissetta e Trapani hanno iniziato subito dopo la guerra gli studi per il P. R. poi arrestati. Trapani, Marsala, Pantelleria, Randazzo, Etna, Gela, hanno redatto P. di R.; Mazara, Bagheria, S. Flavia, hanno allo studio il P. R. Altri Comuni, che avevano chiesto lo stanziamento dei fondi per tale studio, lo hanno avuto negato dalle Autorità tutorie, perché ritenuta spesa non necessaria.

Riassumendo, si avverte una certa buona volontà; una assoluta ripugnanza a valersi della Legge del 1942 e la tendenza ad usufruire del D. L. 1° marzo

1945, n. 154 sul P. di R. Tutti i piani condotti legalmente in porto si valgono, a torto o a diritto, di tale legge, e ciò perché essi sono piuttosto progetti di opere, anziché piani di avviamento socialmente funzionali.

Talune Amministrazioni hanno la buona intenzione di redigere il P. R.; ma un diavolo molto potente le spinge verso soluzioni antico-rappresentative, spesso oratorie e cesaree, che hanno anche l'immenso vantaggio di poter essere realizzate in fretta, appunto perché non individuano o risolvono nessun concreto problema.

Credo che appunto la buona intenzione della fretta sia stata la massima nemica della nostra pianificazione. Volendo spingere la velocità al massimo la si è ridotta a zero.

Nessuno dei piani a me noti è sorto da una documentata e meditata indagine delle condizioni locali.

Occorre non aver fretta: la pianificazione urbanistica nasce attraverso uno studio minuzioso e profondo, vagliato da illuminate discussioni.

Come ho proposto un organo centrale per la pianificazione regionale, così proporrei la formazione di organi periferici provinciali o presso i maggiori comuni, i quali dovrebbero occuparsi della pianificazione nell'ambito del loro territorio. Ripeto ancora una volta che questi organi non dovrebbero avere vere e proprie funzioni pianificatrici, dovrebbero essere semplicemente mezzi di studio necessari onde uscire dall'attuale fase, estremamente diletantistica.

L'Ente regionale, posto alle dirette dipendenze del Presidente, dovrebbe raccogliere tutti i dati geo-economici e statistici onde avere una chiara immagine dello stato attuale dei bisogni. Le varie proposte dovrebbero essere inserite in tale quadro onde l'organo effettivamente pianificatore, l'Assemblea regionale, possa operare con perfetta sicurezza di seguire i fini sociali proposti, mentre la comunità contribuyente possa trovare un mezzo di diretto e rapido controllo.

Gli organi provinciali dovrebbero, più minutamente, valutare per via statistica, in modo speciale, le condizioni di produttività e di abitabilità, in modo che l'Amministrazione pianificatrice sia posta di fronte a problemi precisi e tecnicamente determinati e di fronte a responsabilità umane non copribili con manti cesarei.

La elefantiasi burocratica esistente, almeno nel Comune di Palermo, non rende difficile la scelta di personale idoneo, fra quello già assunto.

Penso che in questo modo si farebbe un tentativo serio, anche se modesto, di uscire dallo Inferno attuale, che le buone intenzioni, ovunque, così ampiamente pavimentano.

Edoardo Caracciolo

Sardegna

Piani regolatori in elaborazione

L'Assessorato al LL. PP. della Regione, di concerto con i Comuni interessati, ha affidato a liberi professionisti, ingegneri ed architetti, la redazione dei piani regolatori delle cittadine di Alghero, Macomer, Olbia, Ozieri, Tempio.

Il comune di Sassari ha bandito un concorso per il piano regolatore (scadenza 15 gennaio 1951) di Sassari Marina. La liberazione dalla malaria, per la vicinanza dello stagno di Platamona, e la costruzione, ultimata al principio dell'estate, della bella strada che si innesta alla Statale di Carlo Felice, hanno concesso che tutta Sassari si riversasse nella «sua» spiaggia, incuneata fra la Ma-

rina di Sorso e quella di Porto Torres. Il carattere di provvisorio accampamento di questo anno per l'imprevista, enorme affluenza di bagnanti (v. foto), le iniziative per la costruzione di stabilimenti, campi da gioco, villette, ecc., ha convinto l'Amministrazione comunale della necessità d'un piano organico della zona, che comprende, oltre i vasti arenili, il retrostante parco, acquistato di recente dal Comune, composto di pini, *heucalypti* e *ginepri*.

Il bando lascia trapelare la opportunità di estendere lo studio al territorio circostante.

Quod erat in votis (v. «Urbanistica», n. 4, aprile-giugno 1950).



Sassari. - Una visione estiva della spiaggia di Platamona.

Convegno di urbanistica

Si è svolto ad Oristano il 2° Convegno regionale degli ingegneri ed architetti della Sardegna. Sono stati discussi i seguenti temi: 1) Urbanistica; 2) viabilità; 3) acque pubbliche.

Al Convegno hanno partecipato numerosissimi i tecnici sardi e residenti nell'Isola. Il Presidente della Regione, gli Assessori al LL. PP. e all'Istruzione, Igiene e Sanità, il Sindaco di Cagliari ed altre autorità hanno seguito attentamente e per tutta la durata del convegno i lavori. È da rilevare il fatto che per la prima volta, l'Urbanistica in Sardegna è stata oggetto di attenzione ufficiale.

L'A. ha esposto i «Delineamenti d'un programma Urbanistico per la Sardegna»: condizioni urbanistiche dell'Isola; possibilità ed opportunità d'un piano urbanistico regionale; piani regolatori e regolamenti edilizi dei vecchi e nuovi centri; necessità di revisione e regolamentazione della Legge urbanistica, nonché d'una legislazione regionale per l'adeguamento di essa ai particolari problemi della Sardegna; organizzazione dei servizi urbanistici della Regione.

Ha fatto seguito un'ampia discussione, che ha portato al seguente ordine del giorno: «L'Unione regionale degli ingegneri e degli architetti di Sardegna, riunita a convegno in Oristano l'8 luglio 1951, udita la relazione dell'architetto Vico Mossa, fa voti:

a) affinché l'Amministrazione regionale prenda d'urgenza l'iniziativa per lo studio e la realizzazione del piano urbanistico regionale;

b) che la stessa, frattanto, provveda perché tutti i Comuni vengano dotati di un regolamento edilizio efficiente».

Il Presidente della Regione, a chiusura del convegno, ha in-

vitato l'Assessore al LL. PP. (che aveva salutato i convenuti con una pregevole esposizione sulle necessità dell'Isola e su i

problemi urbanistici in particolare) di istituire presso detto Assessorato una Commissione per lo studio del piano regionale

e per i problemi urbanistici in genere, materia che dovrà essere completata da una speciale legge regionale.

Vico Mossa

Alcuni aspetti della situazione edilizia dell'isola.



Notiziario dell'Istituto

Verbale dell'assemblea dei Soci del 22 settembre 1951

L'Assemblea dei Soci dell'Istituto si è riunita la sera di sabato 22 settembre 1951 nei locali della Triennale di Milano per la discussione del seguente ordine del giorno:

- 1) Relazione sull'attività svolta dall'Istituto;
- 2) Relazione finanziaria: approvazione Bilancio consuntivo 1950 e preventivo 1951;
- 3) Direttive generali e programma di massima per l'attività dell'Istituto;
- 4) Assemblea annuale 1952: sede e data;
- 5) Varie.

Alle ore 22,30 il Presidente dell'Istituto prega i Soci convenuti di voler designare un Presidente di Assemblea. Viene proposto ed accolto alla unanimità il Prof. Piccinato.

Segretario: l'Arch. Renacco. Il Prof. Piccinato ringrazia i Soci e cede la parola al Presidente dell'Istituto.

L'Ing. Olivetti espone la relazione morale precisando in sintesi l'attività dell'anno 1950-1951 dalla quale emergono i seguenti punti essenziali:

- 1) Esito del colloquio tra il Presidente del Consiglio, onorevole De Gasperi ed il Presidente dell'Istituto;
- 2) Nuova formazione della Commissione per la legge urbanistica e ripresa dei lavori;
- 3) Riunione del Consiglio Direttivo del 24 febbraio 1951 con la discussione dei temi da proporre per il Convegno di Milano;
- 4) Riunione del Consiglio Direttivo del 20 maggio 1951 con la trattazione dei seguenti argomenti:

a) nomina del Vice-Presidente in sostituzione dell'Arch. Quaroni. Alla Vice-Presidenza è stato eletto l'Architetto Astengo.

b) Collaborazione tra l'Istituto e l'INA-CASA.

c) Articolazione in Sottocommissioni della Commissione per la legge urbanistica.

d) Formazione della Commissione per lo studio delle tariffe urbanistiche.

e) Collaborazione tra l'Istituto ed UNRRA-CASAS con affidamento di incarichi di studio.

Continuando la sua relazione il Presidente Olivetti informa l'Assemblea sui rinnovi delle cariche sociali avvenuti nelle Sezioni: Emiliana, Laziale, Campana, Siciliana e Toscana.

Partecipa all'Assemblea il Convegno dei docenti di Urbanistica che avrà luogo in Siena a fine ottobre.

Dà lettura dei nuovi Soci effettivi eletti dal Consiglio Nazionale nella seduta del 21 e. m. e di quella del 25-30 luglio 1951.

Il Prof. Piccinato ringrazia il Presidente Olivetti ed apre la discussione relativa.

Nessuna obiezione, la Relazione è approvata a grandissima maggioranza.

Il Prof. Piccinato invita l'Architetto Fiorentino alla lettura della Relazione finanziaria allegata.

Florentino espone la Relazione finanziaria, fornendo alcuni chiarimenti su vari punti in essa contenuti.

Nella discussione che segue Bottoni chiede chiarimenti sulla provenienza dei riguardevoli fondi per la Rivista.

Florentino precisa trattarsi di oblazioni di una grande industria del Nord.

Un prolungato applauso all'indirizzo dell'industria così generosa.

L'Ing. Graziani interviene per chiedere se la Relazione morale sia già approvata.

Il Prof. Piccinato precisa la già avvenuta approvazione ma per un maggior conforto rimette ai voti l'approvazione della Relazione morale sulla attività dell'Istituto.

L'Assemblea approva all'unanimità con applauso.

Dodi prega di rileggere la relazione finanziaria.

Natoli chiede alcuni chiarimenti sulla posizione dei Soci morosi ed auspica qualche provvedimento in merito.

Bottoni insiste perchè al bilancio preventivo sia allegato un programma di attività e che il bilancio sia preventivamente distribuito a tutti i Soci alcuni giorni prima della sua discussione.

Il Presidente Olivetti pur accettando tutti i suggerimenti fa presente le difficoltà attuali dell'Istituto dovute alla mancanza di mezzi finanziari ed all'insufficienza di personale, cause che spera di veder presto eliminate attraverso la ricerca di nuove fonti di reddito per l'Istituto.

Per quanto riguarda le direttive generali ed il programma di massima questo consisterà in un prolungamento delle linee d'azione di tutte le attività in atto.

Il Prof. Piccinato mette in votazione il bilancio consuntivo 1949-1950.

Approvato con 4 astenuti. Il bilancio preventivo 1951 viene approvato con 37 voti favorevoli e 2 astenuti.

L'Ing. Graziani invita la Presidenza di svolgere un'azione presso l'Autorità ed Organi amministrativi, Ministeri, ecc., per una maggiore valorizzazione delle proposte dei nostri Congressi.

Olivetti precisa che ciò fa appunto parte di quel prolungamento di azione anzi citato.

Di Gioia auspica una collaborazione anche non ufficiale tra urbanisti ed organi amministrativi. Comunica ai Soci l'avvenuta approvazione da parte del Consiglio dei Ministri della Sezione Urbanistica in seno al Ministero dei LL.PP.

Fuselli invita tutte le Sezioni a far presente alla Presidenza tutti i loro problemi affinché questa, ove del caso, li faccia propri. Invoca una più stretta comunione tra Presidenza Nazionale e Soci.

Bottoni ricordando i voti dell'ultimo Congresso, invita la Presidenza a trasmettere al Consiglio dei Ministri un piano per l'istituzione della Sezione Urbanistica.

L'Assemblea plande la proposta.

Quaroni chiede una migliore collaborazione tra urbanisti e Provveditorati alle OO.PP.

Di Gioia fornisce alcune precisazioni sugli esperti urbanisti dei Provveditorati. Essi chiamati in occasione dei piani di ricostruzione, saranno tutti sostituiti con gli esperti nominati dal Ministero.

Il Presidente Olivetti comunica all'Assemblea che il Consiglio Direttivo Nazionale dopo discussione in merito alla scelta della sede del Congresso 1952 si è espresso favorevolmente per Venezia, nel mese di settembre.

Il Prof. Piccinato apre la discussione in merito.

Della Rocca è del parere che il Congresso si debba tenere nel mezzogiorno.

Astengo spiega le ragioni per cui il Consiglio ha indicato Venezia.

Manfredi appoggia la tesi Della Rocca.

Renacco insiste per Venezia poiché è bene che i Convegni dei Congressi avvengano alla periferia per far conoscere sempre più l'attività e l'importanza dell'Istituto.

Il Presidente Olivetti è pure del parere che la scelta di Venezia è la più opportuna. Essa è legata alla promessa fatta alla Sezione Siciliana di effettuare il Convegno 1953 in quella Regione.

Il rappresentante della SVI MEZ accetta Venezia a condizione che nei lavori venga

trattato il problema delle aree depresse.

Il Presidente pone in votazione la scelta della sede:

Venezia 53 favorevoli
Roma 7 favorevoli
Altre destinazioni 1 favorevole.

Il Congresso dell'Istituto per l'anno 1952 avrà luogo a Venezia.

Il Prof. Samonà a nome della Sezione Veneta ringrazia caldamente.

L'Assemblea termina alle ore 24.

SOMMA DI NUOVI MEMBRI EFFETTIVI

Nella riunione del 21 settembre 1951 il Consiglio Direttivo Nazionale ha deliberato, con le formalità di cui all'articolo 4 dello Statuto, la nomina dei seguenti Membri effettivi:

- BALDI dr. arch. Renato (Firenze)
BARTOLI dr. arch. Lando (Firenze)
BEGUINOT dr. ing. Corrado (Napoli)
BERTACCA dr. arch. Elio (Viareggio)
BRUSCAGNIN dr. arch. Piero (Venezia)
CARDINI prof. dr. arch. Domenico (Pisa)
CASTELLI FERRIERI dottor arch. Anna (Milano)
CECCHINI dr. arch. Libero (Verona)
CHIAIA dr. arch. Vittorio (Bari)
CHIARAVIGLIO dr. arch. Lorenzo (Roma)
COEN dr. ing. Carlo (Napoli)
DE CARLO arch. Gian Carlo (Milano)
GATTI dr. arch. Alberto (Roma)
GENTILI TEDESCHI dr. architetto Eugenio (Milano)
GINATTA dr. arch. Giuseppe (Genova)
GORI dr. arch. prof. Giuseppe (Firenze)
INNOCENTI dr. arch. Marcello (Genova)
LANDRISCINA dr. arch. Romualdo (Bologna)
LUGLI dr. arch. Pier Maria (Roma)
NICOLETTI dr. ing. Vincenzo (Palermo)
PELLEGRINI dr. arch. Mario (Firenze)
PIRAS prof. Luigi (Genova)
PODESTA' dr. Attilio (Genova)
PRETI dr. arch. Alidamo (Firenze)
SCARIN prof. Emilio (Genova)
VIANELLO dr. arch. Andrea (Venezia)
ZANUSO dr. arch. Marco (Milano)

LA COSTITUZIONE DELLA SEZIONE URBANISTICA NEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI

Il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei LL. PP. nell'adunanza del 17 settembre 1951, ha approvato uno schema di disegno di legge per la istituzione di una Sezione Urbanistica del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

La Presidenza dell'Istituto interpretando i voti dell'ultima Assemblea Generale dei Soci ha inviato al Ministro dei Lavori Pubblici il seguente telegramma:

«Ecc. Salvatore Aldisio
«Ministro dei Lavori Pubblici
«Roma
«Assemblea Nazionale Istituto
«Urbanistica esprime alto unanimemente compiacimento istituzione Sezione Urbanistica Consiglio Superiore realizzando
«voti terzo Congresso Nazionale
«di Urbanistica stop distinti ossequi
«Presidente Adriano Olivetti»

Il Ministro ha così risposto:

«Ingegnere Adriano Olivetti
«Presidente Istituto Nazionale
«di Urbanistica
«Roma
«Caldamente ringrazio Assemblea Nazionale codesto Istituto
«del compiacimento espressomi per realizzazione Sezione Urbanistica Consiglio Superiore
«Lavori Pubblici sicuro avere interpretato voti terzo Congresso Urbanistico punto cordiali saluti
«Aldisio
«Ministro Lavori Pubblici»

COMMISSIONE DI STUDIO PER LE TARIFFE URBANISTICHE E PER LO STUDIO DI UN REGOLAMENTO PER I CONCORSI A CARATTERE URBANISTICO

La Commissione di studio per le tariffe urbanistiche e per lo studio di un regolamento per i concorsi a carattere urbanistico, si è riunita per la prima volta nella Sede dell'Istituto l'11 novembre u. s.

La Commissione, considerata la complessità degli argomenti e l'urgenza di una loro soluzione ha deciso di dividersi in due Sottocommissioni che, sotto la Presidenza dell'Ingegnere Aldo Putelli, lavoreranno rispettivamente una a Milano e l'altra a Roma ed ha deciso inoltre che i risultati di ogni ulteriore sviluppo del lavoro sarà scambievolmente portato a conoscenza delle due Sottocommissioni. Esse risultano così formate:

1° Sottocommissione di studio per le tariffe urbanistiche (a Roma):

Presidente: Ing. Aldo Putelli
Membri: Arch. Gino Cancellotti
Arch. Ludovico Quaroni
Arch. Nello Renaceo
Arch. Michele Valori

2° Sottocommissione di studio per un regolamento dei concorsi a carattere urbanistico (a Milano):

Presidente: Aldo Putelli
Membri: Arch. Carlo Cocchia
Arch. Latis
Arch. Fausto Natoli
Ing. Giorgio Rigotti

Sono stati raccolti e distribuiti ai singoli Membri i testi delle proposte finora avanzate, come materiale di studio. I risultati della Commissione saranno resi noti sulle pagine della rivista.

COMMISSIONE PER LE MODIFICHE ALLA LEGGE URBANISTICA 1942

La 3° Sottocommissione di studio per le modifiche alla legge urbanistica 1942 «Attuazione dei Piani Regolatori: lottizzazione, comparti edificatori, regolamenti edilizi» presieduta dal Prof. Virgilio Testa e composta dai Signori: Architetto Amos Edallo; Ing. Eugenio Fuselli; Arch. Luigi Piccinato e Ing. Pasquale Prezioso ha completato i suoi lavori formulando uno schema di proposte circa la disciplina dell'esecuzione degli impianti pubblici e dello sviluppo della attività edilizia.

In adempimento all'incarico ricevuto la Sottocommissione ha proceduto alla redazione del testo degli articoli, che, a suo avviso, potrebbero sostituire quelli compresi nel Titolo II, Capo III, Sezione III e Capo IV della predetta legge n. 1150 del 1942. Lo schema stesso sarà esaminato e discusso in seduta plenaria dalla Commissione non appena le altre tre Sottocommissioni avranno completato i loro studi.

1° CONVEGNO SULL'INSEGNAMENTO DELL'URBANISTICA

Nei giorni 24 e 25 novembre 1951 si è svolto a Siena nelle sale del Civico Palazzo, cortesemente messe a disposizione dell'Amministrazione Comunale, il 1° Congresso sull'insegnamento dell'Urbanistica indetto dall'Istituto. Ad esso hanno partecipato tutti i titolari delle cattedre di Urbanistica delle Facoltà di Architettura e di Ingegneria, i docenti e gli assistenti della materia, oltre ad un buon numero di docenti in materie affini e di studenti.

Parallelamente al Convegno fu allestita una mostra dei lavori degli studenti dei corsi di urbanistica delle facoltà di Architettura e di Ingegneria, mostra che ebbe un esito assai lusinghiero sia per il numero delle Facoltà partecipanti che per i lavori presentati.

A conclusione dei lavori del Convegno, su proposta del Presidente, i professori in Urbanistica si impegnarono a far pervenire alla Segreteria del

Convegno una relazione conclusiva che verrà approvata in una prossima riunione e quindi presentata al Ministero dell'Istruzione.

L'Istituto di Urbanistica ringrazia l'Amministrazione Comunale di Siena per la simpatica e cordiale ospitalità e per la collaborazione data all'organizzazione della manifestazione, della quale darà ampiamente notizia la Rivista in un prossimo numero.

NOTIZIARIO DELLE SEZIONI

Negli scorsi mesi si sono svolte in alcune sezioni regionali dell'Istituto le elezioni per il rinnovo delle cariche direttive, con i risultati seguenti:

Sezione Ligure

Assemblea del 9 settembre 1951

Presidente:
dr. arch. Ferdinando Poggi

Vice Presidente:
prof. arch. Raffaello Fagnoni

Segretario:
dr. ing. Marco Marehi

Sezione Siciliana

Assemblea dell'8 agosto 1951

Presidente:
prof. arch. ing. Salvatore Caronia

Segretario:
dr. ing. Vincenzo Nicoletti

Sezione Ligure

Assemblea del 14 settembre 1951

Presidente:
prof. ing. arch. Eugenio Fuselli

Consiglieri:
arch. prof. Carlo Ceschi
arch. ing. Luigi Carlo Daneri
ing. dr. Luigi Ferrari
arch. Giuseppe Ginatta

Sezione Campana

prof. ing. Domenico Andriello
prof. arch. Carlo Cocchia

CONCORSI

La Società di Saint Gobain ha indetto un concorso tra gli ingegneri e architetti per un progetto urbanistico ed edilizio di un quartiere residenziale nelle vicinanze dello stabilimento di Pisa per i dipendenti della Società.

Il quartiere dovrà venire attuato in fasi successive, e ad intervalli di tempo anche lunghi, e il primo nucleo di abitazioni concorrerà a costituire il nucleo principale del quartiere, il quale comprenderà edifici e spazi liberi di uso comune, una chiesa, ecc.

Il bando di concorso dà alcune norme per la caratterizzazione di diversi tipi di edifici di abitazione, per la densità residenziale e per l'uso del materiale da costruzione.

I progetti dovranno pervenire entro il giorno 15 marzo 1952 alla Direzione Generale per l'Italia della Società di Saint Gobain, Chany & Cirey, in Milano, via Privata Giovannino De' Grassi 8 ed entro i 60 giorni successivi la Commissione giudicatrice stabilirà una graduatoria di merito dei progetti presentati e dichiarati regolari, in ordine al valore urbanistico ed a quello edilizio, dopo di che procederà all'assegnazione dei seguenti premi:

1° premio urbanistico	L. 1.000.000
1° premio edilizio	1.000.000
2° premio urbanistico	L. 500.000
2° premio edilizio	500.000
3° premio urbanistico	L. 250.000
3° premio edilizio	250.000

I progetti premiati resteranno di assoluta ed esclusiva proprietà della Società banditrice che diverrà concessionaria di tutti i diritti di utilizzazione.

NECROLOGIO

Il 9 novembre u. s. è deceduto in Roma l'Avv. Domenico Delli Santi, autorevole Membro Effettivo del nostro Istituto, Socio Corrispondente fin dalla fondazione, Membro del Consiglio Direttivo dal 1944 al 1948 e Commissario della Sezione Italiana alla Esposizione Internazionale dell'Urbanistica e dall'Abitazione di Parigi, organizzata dall'I.N.U.

L'Istituto Nazionale di Urbanistica si associa al dolore della sua famiglia.



Concorso Nazionale per il Piano Regolatore del Comune di Varese

Art. 1.

Il Comune di Varese bandisce un concorso nazionale tra ingegneri ed architetti iscritti ai rispettivi albi professionali per un progetto di massima del Piano Regolatore Generale del Comune di Varese.

Art. 2.

Il progetto dovrà considerare la totalità del territorio comunale e contenere le indicazioni richieste nell'art. 7 della Legge Urbanistica del 17 agosto 1942, n. 1150.

Art. 3.

Il progetto dovrà essere di massima, ma dovrà contenere tutti gli elementi necessari ad individuare i criteri informativi delle soluzioni proposte.

Il progetto di sistemazione della città esistente non dovrà essere limitato alle soluzioni di particolare interesse, ma dovrà comprendere, senza entrare in dettagli esecutivi, l'esame completo di tutti i problemi di carattere urbanistico. Per le zone di immediata espansione si limiterà invece a comprendere il tracciato della rete stradale principale e dei maggiori centri, la posizione dei nuovi quartieri, la destinazione delle singole zone e gli schemi di viabilità.

In ambedue le dette parti del piano dovrà essere designata la ubicazione dei più importanti edifici pubblici, dei maggiori impianti cittadini, dei giardini e dei parchi. Oltre all'ampliamento della città, dovrà essere studiata la sistemazione generale della zona circostante in rapporto speciale:

- alla grande viabilità;
- alla valorizzazione delle bellezze naturali;
- alle zone agricole ed industriali;
- alla formazione di centri sussidiari direttamente congiunti con la città.

Art. 4.

Il Comune, premesso che Varese deve rispondere nel miglior modo alla naturale sua destinazione di città giardino residenziale in rapporto alla vicina metropoli lombarda e al suo migliore sviluppo industriale e commerciale, richiama la particolare attenzione dei concorrenti sui seguenti punti:

- valorizzazione dei monumenti locali e delle caratteristiche di paesaggio del territorio;
- eventuale spostamento degli scali merci delle Ferrovie dello Stato e delle Ferrovie Nord Milano;
- ubicazione dei nuovi edifici scolastici e particolarmente di quelli per le scuole elementari di più sentita necessità (Viale Valganna, Viale Belforte, località Ungheria) ed eventuale diversa destinazione di quelli esistenti;
- ubicazione delle Caserme (Esercito - Pubblica sicurezza - Carabinieri);
- ubicazione di una stazione per autostrade urbane ed extraurbane;

f) copertura della trincea ferroviaria lungo il Piazzale Trieste;

g) ubicazione del mercato all'ingrosso ortofrutticolo, dei mercati rionali e della fiera primaverile;

h) ubicazione di una nuova centrale del latte;

i) eventuale spostamento dell'officina gas;

l) determinazione di zone e formazione di nuovi quartieri auto-sufficienti; precisazione delle norme edilizie relative, con particolare riguardo a che gli edifici industriali non pregiudichino le zone di interesse turistico e residenziale;

m) elencazione della gradualità dei piani particolareggiati delle varie zone;

n) schema viario di transito e penetrazione con strada di circosollavazione avente anche carattere di strada-parco nei tratti di particolare interesse panoramico;

o) eventualità di soppressione di alcuni cimiteri e dell'ampliamento di altri;

p) revisione ed estensione, con criterio di pratica possibilità di attuazione, del piano regolatore vigente per la zona centrale;

q) parcheggi per automobili nel centro della città, in località Prima Cappella e Santa Maria del Monte.

Art. 5.

I concorrenti dovranno presentare i seguenti elaborati d'obbligo:

a) una planimetria generale a curve di livello dell'intero territorio del Comune nella scala 1:4000, nella quale siano chiaramente indicati tutti gli elementi richiesti dall'articolo 7 della legge urbanistica del 17 agosto 1942, n. 1150;

b) una planimetria a curve di livello dell'intero territorio del Comune nella scala 1:4000, nella quale sia indicata schematicamente la futura rete stradale in relazione a quella esistente (tenendo presente l'arretramento del casello di testa dell'autostrada Varese-Milano) con i profili schematici dei principali tronchi di strade e l'indicazione sommaria delle opere d'arte occorrenti, al solo scopo di poterne valutare le caratteristiche e l'entità;

c) una planimetria della città nella scala 1:1000 con indicata la soluzione di revisione ed estensione del piano regolatore parziale approvato con la legge 6 aprile 1933, n. 466. (La planimetria di cui sopra (a) - b) - c), montata su tela e piegata nel formato delle tavole fornite dal Comune, dovranno essere eseguite con i segni convenzionali adottati dall'Istituto Nazionale di Urbanistica).

d) elenco della gradualità dei piani particolareggiati;

e) relazione tecnica illustrativa, in 7 copie, dei criteri adottati nella impostazione e sviluppo del progetto, con particolare riguardo allo studio della zonizzazione, della rete viaria e dei problemi panoramici ed ambientali, nonché al coordinamento dei pubblici servizi;

f) schema delle norme edilizie relative al piano regolatore.

È in facoltà dei concorrenti di presentare, su planimetria nella scala 1:10.000, qualsiasi altro schema ritenessero opportuno.

Art. 6.

Il Comune di Varese, dietro versamento di L. 3.000 + L. 90 (I.G.E.) all'Economiato Comunale, fornirà ai concorrenti:

a) n. 13 tavolette del rilievo fotogrammetrico a curve di livello nella scala 1:4000 comprendenti l'intero territorio del Comune;

b) una planimetria nella scala 1:10.000 dell'intero territorio comunale;

c) una mappa nella scala 1:1000 del centro urbano di Varese con l'indicazione del piano regolatore del centro, distinto tra parte eseguita e da eseguire.

I concorrenti potranno avere altre copie dei disegni di cui sopra al prezzo di L. 250 al foglio.

I concorrenti potranno prendere visione dei grafici statistici e degli studi compiuti dall'Ufficio Urbanistico Comunale.

Art. 7.

I progetti, completi di tutti gli elaborati richiesti, dovranno essere presentati o fatti pervenire, franchi di spese, alla Segreteria del Comune, entro il giorno 30 giugno 1952.

La Segreteria del Comune rilascerà regolare ricevuta.

I progetti dovranno essere chiusi in imballaggi sigillati e contrassegnati da un motto, da ripetersi su tutti gli allegati e sopra una busta, pure sigillata, contenente il nome e l'indirizzo dell'autore o degli autori ed i relativi documenti di iscrizione agli Albi professionali.

Qualora un progetto venga presentato da più progettisti, nella stessa busta dovrà essere indicato il loro rappresentante a tutti gli effetti.

Art. 8.

La Commissione giudicatrice sarà composta da:

- il Sindaco - Presidente;
- l'Assessore ai lavori pubblici del Comune;
- il Provveditore alle Opere Pubbliche per la Lombardia o un suo designato;
- il Soprintendente ai Monumenti per la Lombardia o un suo designato;
- un architetto-urbanista designato dall'Ordine degli Architetti di Milano;
- un rappresentante designato dall'Ordine degli Ingegneri di Varese;
- un rappresentante designato dall'Azienda di Soggiorno di Varese.

Segretario della Commissione sarà l'ingegnere-capo della Divisione tecnica del Comune, senza voto deliberativo.

I Commissari, prima di iniziare l'esame dei progetti, dovranno sottoscrivere una dichiarazione di non

avere collaborato direttamente o indirettamente con alcuno dei concorrenti.

Art. 9.

La Commissione giudicatrice, secondo la graduatoria di merito che risulterà dall'esame dei progetti, assegnerà i seguenti premi:

Premio «Comune di Varese» di L. 2.000.000 al progetto classificato primo.

Premio «Azienda di Soggiorno» di L. 1.000.000 al progetto classificato secondo.

I due premi sono divisibili.

La Commissione giudicatrice avrà inoltre a sua disposizione la somma di L. 1.200.000 per rimborso spese da corrispondere in misura non inferiore alle lire 200.000, né superiore alle lire 400.000 ciascuno, ai progetti meritevoli classificati dopo quelli premiati.

La Commissione renderà conto del suo operato con una relazione sui criteri seguiti nella formazione della graduatoria e nella assegnazione dei premi.

Ultimato il compito della Commissione giudicatrice, verrà resa pubblica la sua relazione e tutti i progetti presentati saranno esposti al pubblico per 15 giorni.

Art. 10.

I progetti ai quali sia stato assegnato un premio o un rimborso spese diventeranno di proprietà del Comune, che se ne servirà a suo esclusivo e insindacabile giudizio per la redazione del piano regolatore definitivo.

I progetti non premiati, o non ammessi a rimborso spese, restano invece di proprietà dei rispettivi autori i quali potranno ritirarli entro due mesi dalla chiusura dell'esposizione di cui al precedente art. 9.

Trascorso tale termine, il Comune di Varese non avrà alcuna responsabilità circa la loro conservazione.

Art. 11.

A concorso concluso e in sede di elaborazione del piano regolatore definitivo, l'Amministrazione Comunale si riserva la facoltà di incaricare, a condizioni da concordare, uno degli autori dei progetti premiati, o ai quali sia stato assegnato un rimborso spese, della consulenza nella compilazione del Piano Regolatore definitivo, che verrà fatta dall'Ufficio Urbanistico Comunale.

Art. 12.

La Commissione giudicatrice dovrà ultimare i suoi lavori entro quattro mesi dalla scadenza del concorso.

Art. 13.

I concorrenti, per il solo fatto di partecipare al concorso, accettano incondizionatamente le disposizioni del presente bando.

Varese, 10 Ottobre 1951.

IL SINDACO
Arturo Dall'Orto

Organisation pour la vente à l'étranger de la revue "Urbanistica",
Organization for the selling of the magazine "Urbanistica", abroad
Organización para la venta en el extranjero de la revista "Urbanística",

REPRESENTANTS ET AGENTS EXCLUSIFS
REPRESENTATIVES AND SOLE AGENTS
REPRESENTANTES Y AGENTES EXCLUSIVOS

Argentina	"San Marco" Editorial Italo-Argentina - Chile 641 - T. E. 34.3291 - Buenos Aires
Belgique	Office de Publicité S. A. - rue Mareq, 16 - Bruxelles
Brasil	Livraria Nobel - S. A. - Rua da Consolação 49 - São Paulo
Chile	Agenzia della "San Marco" Editorial Italo-Argentina - Alameda 312 Oficina 910 - T. E. 60768 - Santiago de Chile
Colombia	Libreria "Arquitectonica" - Ap. Aereo 1533 - Cali
Danmark	Arnold Busck - Kiøbmagergade, 49 - Kjøbenhavn K
England and British Commonwealth	Alec Tiranti Ltd. - 72, Charlotte Street - London W. 1
España	Centro Importador Libro Italiano - Consejo de Ciento, 331 - Barcelona
France et Union Française	Librairie Vincent & Fréal - 4, rue des Beaux-Arts - Paris-VI
Israel	The Collective Subscription Agency - P.O.B. 768 - Haifa
Magyarország	"Kultura" - Rakóczi, ut 5 - Budapest
México	Central de Publicaciones, S. A. - Avenida Juárez, 4 - México D. F.
Nederland	Dekker en Nordemann's Wetenschappelijke Boekhandel N. V. O. Z. Voorburgwal 243 - Amsterdam C.
Norge	A/S - Narvesens - Kioskkompani - Box 125 - Oslo
Portugal	Arg. Jorge M. Albuquerque - Avenida Almirante Reis 106 - 3º - D - Lisboa
Suisse	Schweizerische Vereinssortiment - Olten
Sverige	Henrik Lindstahl - Odengatan, 22 - Stockholm
Uruguay	Libreria Internacional San Marco E.I.L.S.A. - Calle Julio Herrera y Obes 1389, tel. 9.52.27 - Montevideo
Turchia	Libreria Italiana: Umberto Baldini - Beyoglu, Istiklal Caddesi Lehan Pasaji No. 10 - Istanbul
Venezuela	Gustavo Hernández O. - Apartado 363 - Caracas
West-Deutschland	Verlag Eduard Stichnote - Alnastrasse, 9 - Darmstadt

Les personnes et autorités intéressées, pourront recevoir des extraits publicitaires de la revue en langue italienne, française, anglaise et espagnole, avec l'indication des tarifs d'abonnement, sur demande aux adresses dont plus haut.

People and authorities interested, will receive the advertising abstracts of the magazine "Urbanistica", printed in Italian, French, English or Spanish with the list of subscription rates on demand to the above mentioned addresses.

Las personas y administraciones públicas interesadas podrán recibir separatas publicitarias de la revista, publicadas en idioma italiano, francés, inglés y español, con la indicación de los precios de suscripción, pidiéndolas a las direcciones antes elencadas.

SOCIETÀ ITALIANA PER AZIONI PER LA PRODUZIONE

CALCI E CEMENTI DI SEGNI



SEDE SOCIALE:

ROMA - VIA DEL CORSO, 267 - TELEFONO 62.155

UFFICI VENDITA:

ROMA - VIA DEL CORSO n. 267 - TELEFONO n. 63.152

NAPOLI - TRAVERSA MUNICIPIO n. 17 - TELEFONO n. 21.731

REGGIO CALABRIA - VIA DEMETRIO TRIPEPI n. 95 - TELEF. n. 17.30

STABILIMENTI:

COLLEFERRO - CASTELLAMMARE DI STABIA - VIBO VALENTIA - SCAFA

CEMENTI POZZOLANICI RAZIONALI - CALCI IDRATE

CEMENTI BIANCHI - CEMENTI CHIARI - CEMENTI A. R. I. (Alta Resistenza Iniziale)

S. A. M. A.

SOCIETÀ ABRUZZESE MINIERE ASFALTO

ASFALTI NATURALI D'ABRUZZO

PER TUTTE LE APPLICAZIONI EDILI E STRADALI

ROMA - Via del Corso, 267 - Telef. 62.155

NAPOLI - Traversa Municipio, 17 - Tel. 21.731



DITTA

GIUSEPPE DE MICHELI

& C.S.A.

CAPITALE VERSATO L. 3.000.000 - RISERVE L. 6.516.893,13

FIRENZE

SEDE CENTRALE

Piazza Stazione, 1
Tel. 21.932-33-34 - 25.753-54

STABILIMENTO MECCANICO:

Firenze - Via Spontini, 89 - Tel. 42.039
- 42.040

SUCCURSALI:

Roma - Via XX Settembre, 118 - Tele-
foni 461.076 - 481.646

Milano - Largo Cairoli (via Pozzone, 4)
- Tel. 84.606 - 892.024

Torino - Via A. Vespucci, 62 - Tel. 31.376

Napoli - Via Gen. Orsini, 40 - Tel. 61.123

Trieste - Viale XX Settembre, 16 - Tele-
foni 96.367

Genova - Corso Montegrappa, 1/1 -
Tel. 83.741

Bologna - Via M. Bastia, 13 - Tel. 36.400

Venezia - San Luca 4590 - Tel. 22.530

Livorno - Via Chiellini, 1 - Tel. 23.689

Specializzata in grandi impianti di

*** RISCALDAMENTO CENTRALE:**

ad acqua calda ed a vapore
ad acqua surriscaldata
a pompa di calore
a radiazione a pannelli lic. « Crittal »

*** CONDIZIONAMENTO DELL'ARIA**

*** RAFFREDDAMENTO**

*** VENTILAZIONE INUMIDIMENTO**

*** LAVANDERIE MECCANICHE**

*** CUCINE a vapore e a fuoco diretto**

*** IDRAULICI E SANITARI**

*** DISINFEZIONE**

*** DISINFESTAZIONE**

*** PISCINE NATATORIE**

*** COMBUSTIONE A NAFTA**

COSTRUZIONI MECCANICHE

Caldole - Radiatori - Condizionatori

Termoconvettori - Aerotermi

Macchinario per Lavanderie

e Cucine

Autoclavi di disinfezione

Camini in ferro ad aspirazione

naturale e forzata

Zincatura a fuoco

Fustame trasporto liquidi

Produzione di ossigeno ed azoto

ESERCIZIO E MANUTENZIONE IMPIANTI

ALBESIANO

S. A. - Sede in Torino - Cap. Soc. L. 15.000.000

**INDUSTRIA
S M A L T I
VERNICI
PITTURE**

PRODOTTI A BASE GRASSA,
SINTETICA, ALLA NITROCEL-
LULOSA - VERNICI ISOLANTI,
ANTIACIDE, AD ALCOOL
"VITTORINA" PITTURA
MURALE AD ACQUA

Direzione, Amministrazione, Stabilimento:

MONCALIERI, Strada di Genova 187, telef. 550.474

(RETE DI TORINO)



**CASA del
LAMPADARIO**

TELEFONO
Torino 55.39.79

PIAZZA MADONNA DEGLI ANGELI, 2
ANGOLO VIA CARLO ALBERTO E VIA CAYOUR

PORFIDI D'ITALIA Società per Azioni
VIA F. TURATI, 28 - TELEFONO 64.464 **MILANO**



FIRENZE - Piazza Stazione S. M. Novella

**CAVE DI PORFIDO
NEL TRENTINO
E ALTO ADIGE**

**PAVIMENTAZIONI
STRADALI
IN PORFIDO**

STILE
SOLIDITA'
COMODITA'

solo le
poltrone



della grande
marca

FABBRICA
SPECIALIZZATA
POLTRONE



MALATESTA & MASSON

Dopo una laboriosa giornata il miglior ristoro è poter riposare in una delle nostre insuperabili comode ed eleganti poltrone riconosciute in Italia ed all'estero come le migliori di tutti i tempi.

Visitate il più grandioso assortimento di POLTRONE E SALOTTI in pelle e stoffa - POLTRONE E DIVANI LETTO.

Vendita anche a rate

Negozio VIA ZANARDELLI 13 - ROMA
STABILIMENTO VIALE TOR DI QUINTO 33a - ROMA

Filiali: MILANO, via Principe Amedeo, 11 - BARI, via Imbriani, 13
Agenzie: FIRENZE - TORINO - PALERMO - SASSARI



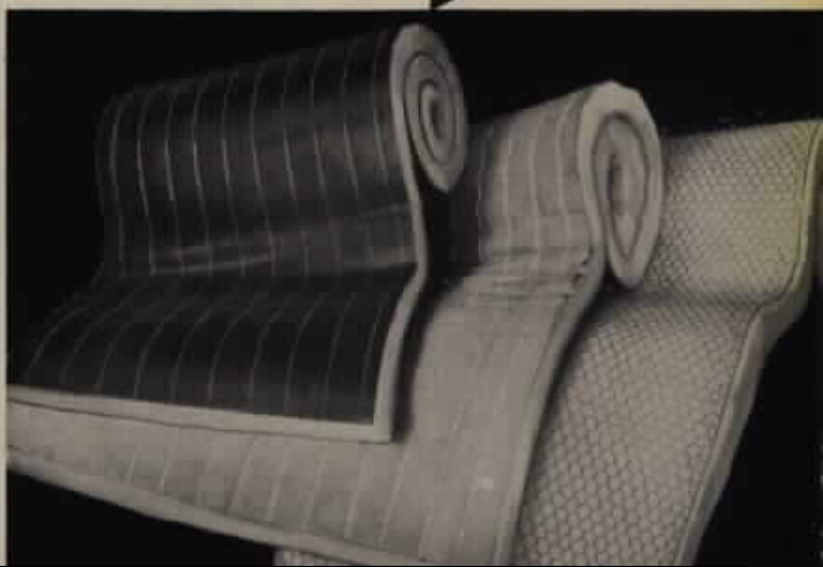
particolare in fase di finitura
cinema-teatro Cristallo Milano

Vitrosa

isolanti termici ed acustici
per edilizia e industria

Vetrocoke

Vetrocoke - Direzione Generale Torino
corso Vitt. Emanuele 8 telef. 80.094-5-6-7
stabilimenti Porto Marghera Venezia



Ora possiamo uscire più spesso insieme...

Da quando hai lasciato quel tuo viaggiare lungo e faticoso, che ti teneva lontano da me quasi sempre, posso finalmente di nuovo trascorrere con te i momenti di libertà senza che i tuoi affari me ne debbano privare. Adesso rientri presto dai viaggi, e così riposato, ben disposto, che la nostra vita è trasformata e felice come prima. Per questo devo all'Air France molta riconoscenza ed affermo:

**UN VIAGGIO CON L'AIR FRANCE
NON STANCA**



RAPPRESENTANZA GENERALE PER L'ITALIA:
ROMA - VIA DISSOLATI 76 - TEL. 470.206
AGENZIA:
MILANO - FORO BONAPARTE 71 - TEL. 893.337



**CERAMICHE
MARCA CORONA**

SOCIETÀ PER AZIONI
FONDATA NEL 1870

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

Sede e Direzione Generale: **MILANO**
VIA PRIVATA VASTO N. 1 - TELEFONO 6.64.26
Stabilimento (**SASSUOLO MODENA**)

S. A. RULLI SAVIGLIANO

Piazza Castello, 27 - **MILANO** - Tel. 85.224 - 156.584

Indirizzo Telegrafico: SAVIRULLI - Milano



MACCHINE STRADALI

copsa

apre una via nuova all'edilizia



pavimento sistema brevettato svedese

ottima estetica

massima esattezza

assoluta indeformabilità

sommo risparmio di spesa e di tempo

per la posa: ecco la peculiarità

del pavimento **copsa**

prefabbricato in lunghi pannelli

nel modernissimo stabilimento **copsa**

per l'Europa Centro-Meridionale

copsa

s. p. a. - Cap. L. 42.000.000

MILANO - VIA GUERRAZZI, 5

telefoni: 95.673 - 92.496

DOMUS pittura opaca pietrificante ad acqua

VERNICI
Paramatti
TORINO

pittura opaca indurente ad olio LITOPAC

VIVAI

COMM.

MODENA

Piazza Mazzini - Tel. 45.78

Negozi vendite fiori

e prenotazioni piante

Giulio Giusti

SPILAMBERTO

(MODENA) Sede

Telefono N. 35

Telegr.: Gioi Giusti - Spilamberto

ORTICOLTORE-IMPRENDITORE

ISCRITTO ALL'ALBO NAZIONALE APPALTATORI OO. PP.

Fornitore dello Stato e delle Principali Imprese Pubbliche e Private

- 3 Vivai in piena efficienza.
- Specialista per forniture in opera delle piante per alberature stradali e consolidamenti in verde.
- Studio, progetti e preventivi per impianti di parchi e giardini. Siepi di ogni genere.

SOC. ANON.

DURANOVA

ITALIANA

T O R I N O

VIA STRADELLA 236-38

TELEFONO 29.09.27

DURANOVA

MONOXIL

INTONACI COLORATI INALTERABILI PER ESTERNI ED INTERNI

PAVIMENTI MAGNESIACI DI LUSO E AD USO INDUSTRIALE

TELEFONI: Urbani 483.451/52/53 - Intercomutale 40.038



S. p. A.

MILANO - PIAZZA MELOZZO DA FORLÌ, 2



Coi nostri brevettati **AUTOCARRI A COMPRESSIONE**
si effettua igienicamente ed economicamente la raccolta dei rifiuti urbani

Città nelle quali Comune ed Imprese hanno scelto i nostri autocarri a compressione:

R O M A
M I L A N O
G E N O V A
B O L O G N A

Belluno - Bergamo - Biella - Bordighera - Brescia - Cagliari - Casale Monferrato - Catania - Cattolica
Como - Cosenza - Empoli - Fano - Fiuggi - Forte dei Marmi - Gorizia - Grosseto - Imola - Imperia - Ivrea
L'Aquila - Legnano - Lugo - Mantova - Martina Franca - Messina - Modena - Montecatini - Monza
Piacenza - Pisa - Prato - Ravenna - Salerno - Salsomaggiore - Siracusa - Terni - Trento - Treviso
Trieste - Tripoli - Varese - Venezia Mestre - Verona - Viareggio - Vicenza - Voghera

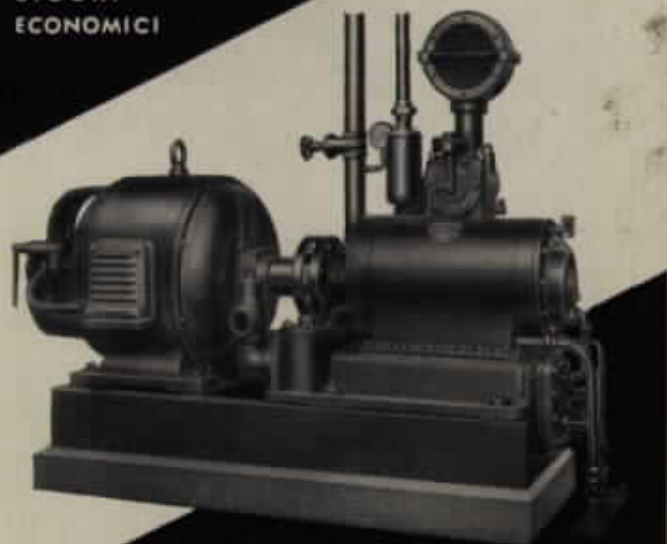
COMPRESSORI ROTATIVI

PRESSIONE DA 0,5 A 8 ATM.

POMPE A VUOTO

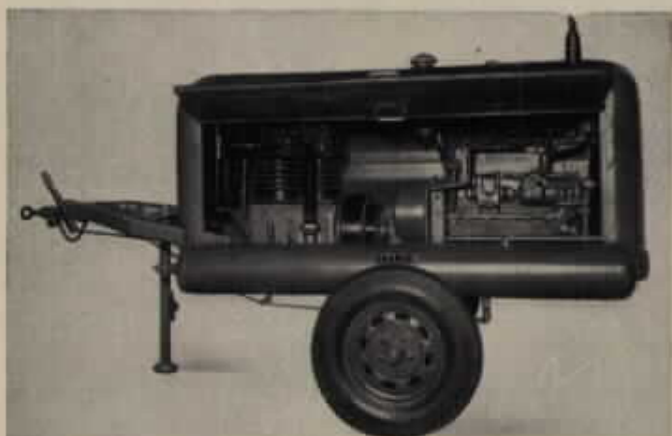
VUOTO SINO A 0,3 mm. MERCURIO

SEMPlici
SICURI
ECONOMICI



SOC. INDUSTRIALE
MACCHINE PNEUMOFOR

VIA SAGRA S. MICHELE 66 - TEL. 70.109 - TORINO



MOTOCOMPRESSORI per azionamento martelli perforatori e utensili pneumatici.
ELETTROCOMPRESSORI per verniciatura a spruzzo e per ogni applicazione industriale.

STABILIMENTO
VIA CANOVA N. 7

EMANUEL

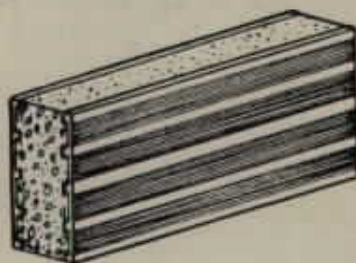
TORINO
Tel. 690.836-37-38

MATERIALI DA COSTRUZIONE

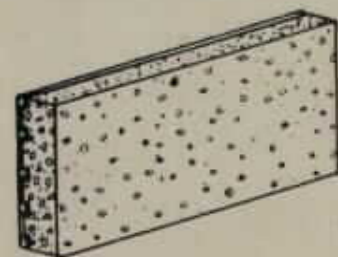
SUPERPOMICE

S. p. A.

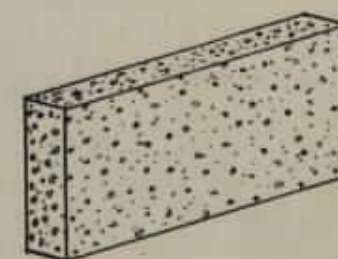
contro il FREDDO, il CALDO, i RUMORI,
l'UMIDITÀ e contro il FUOCO



- BLOCCHI "C" FORATI
PER MURI ESTERNI



- ELEMENTI "C"
od "MC" corazzati in
laterizio
PER TRAMEZZI FONOIOLANTI
PER ISOLARE MURATURE UMIDE
PER MURI ESTERNI CON
INTERCAPEDINE



- Le murature fabbricate con ELEMENTI "SUPERPOMICE" Tipo "C" od "MC" non si screpolano
- GETTO IN OPERA
PER ISOLARE TERRAZZI, TETTI
PIANI O INCLINATI
PER ISOLAMENTO ACUSTICO DI
PAVIMENTI
- PANNELLI, ELEMENTI SPECIALI
- A richiesta: referenze, informazioni, preventivi.

"SUPERPOMICE" costruisce isolando!

S. p. A. Materiali da Costruzione **SUPERPOMICE**
VIA LEGNANO, 22 • MILANO • TELEFONO 6.15.01

Paolo Carbone

Via S. Secondo, 29 - Tel. 51.337

Via Pastrengo, 4 c

TORINO

FABBRICAZIONE INFISSI
ESTERNI, PORTE IN LEGNO
DI OGNI TIPO ♦ MOBILI
D'ARTE ANTICHI E MODERNI

Società COMMERCIALE fra
IDRAULICI LATTONIERI DEL PIEMONTE



TORINO - CORSO G. FERRARIS 18 - VIA OTTAVIO REVEL 21 - TEL. 421.22

Casa fondata nel 1906

Meraviglioso!
un lavello in acciaio
inossidabile al
cromo-nichel

FRANKE

Chiedete anche Voi una proposta per la Vostra cucina!

DISTRIBUTORI GENERALI PER L'ITALIA
VIALE MONZA 12 **FRANKE-IGIENICA** MILANO

LA DOCCIA

Pluvia
ORIGINALE



PLUVIA SNODATA PER APPLICAZIONE A PARETE



PLUVIA FISSA PER
APPLICAZIONE A SOFFITTO

molta acqua... morbida come il velluto...

PRESSO I PIÙ IMPORTANTI RIVENDITORI

terrazza 900 alajmo

BREVETTO 419.1790

IN OPERA OVUNQUE
AL CONCRETO MARMIFICANTE
TUTTE LE IMPERMEABILIZZAZIONI
MASSIME REFERENZE UFFICIALI

S. p. A. Ing. ALAJMO & C. MILANO - Piazza Duomo 19

VETRI CRISTALLI SPECCHI

Picco & Martini

TORINO - Via Pesaro, 50
Telefono 2.17.32

TUTTE LE APPLICAZIONI MODERNE
DELL'EDILIZIA E DELLA CASA



LATERIZI SERIE EMILIA AD IMPALCATURE MINIME

TUTTE LE APPLICAZIONI DEL CEMENTO ARMATO

Produttrice: COOPERATIVA OPERAI FORNACIAI - BOLOGNA

VIA OBERDAN N. 24 TEL. 35208
FORNACE NUOVA " 56404
FORNACE CORTICELLA " 56403



- SOLAI NORMALI
- SOLAI AD ARMA-TURA INCROCIATA
- SOLAI A CASSA
- SOFFITTATURE LEGGERE NON PRATICABILI
- SOFFITTATURE PARZIALMENTE PRATICABILI
- SOTTOTEGOLE
- VOLTE CIRCOLARI
- VOLTE A PIÙ CENTRI
- VOLTE NERVATE
- CUPOLE
- PARETI VERTICALI
- STRUTTURE IN FOGLIO
- COPERTURE E STRUTTURE IN GENERE: CIVILI AGRICOLE E INDUSTRIALI
- SILI, TRIBUNE, GRADINATE, SCALE ecc.

Consorzio Generale
CANTIERI
"VARESE"

MILANO

Casa: Porta Vittoria, 10
Telef. 79.46.32, 79.43.49

◆
SOLAI
TETTI
a falde inclinate
TETTI A SHED
COPERTURE
PIANE
PENSILINE
PONTICELLI
di piccola portata
STRUTTURE
RETICOLARI
"VARARC"
ad elementi
prefabbricati
◆



SOLAI E COPERTURE "VARESE"

S.A.I.C.C.A.

Società Azionaria Italiana Costruzioni Cementi Armati

TORINO - Via G. Giacosa, 26 - Tel. 60.687

OPERE CIVILI - INDUSTRIALI - IDRAULICHE - STRADALI

Direttore Responsabile **Adriano Olivetti**. Proprietà dell'Istituto Nazionale di Urbanistica

Autorizzazione del Tribunale di Torino N. 468 del 2 luglio 1948. Spedizione in abbonamento postale - Gruppo IV.
Con i tipi della SATET (Società per Azioni Tipografico Editrice Torinese) Torino, via Villar 2, ang. corso Venezia
Inseriti: Fotoincisione Fratelli Garino - Torino, via Perugia, 29

La Direzione non si impegna a restituire il materiale, anche se non pubblicato. E consente la riproduzione del materiale pubblicato nella rivista solo se ne è citata chiaramente la fonte.

" IL CINGOLO " S. p. A.

Piazza Francesco Crispi 5
Telefono 79.02.81

MILANO

Rappresentanti esclusivi per l'Italia della:

BARBER-GREENE COMPANY

Aurora, Illinois-U. S. A.



Finisce BARBER-GREENE
per superfici estese

Carrozzerie *Giberti*

*per autobus
urbani*

