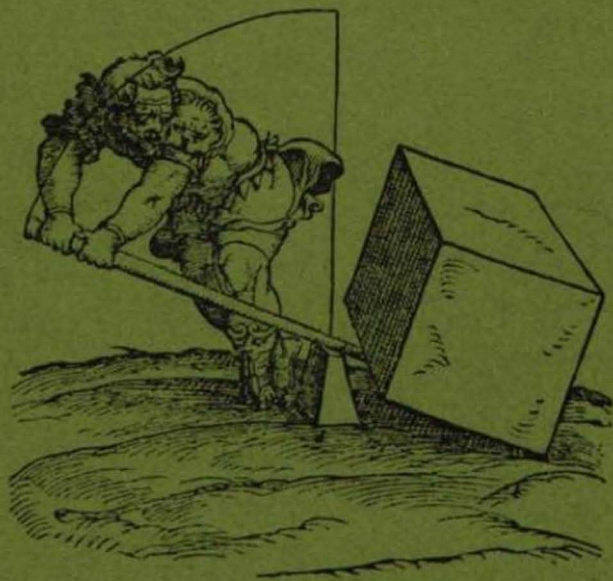
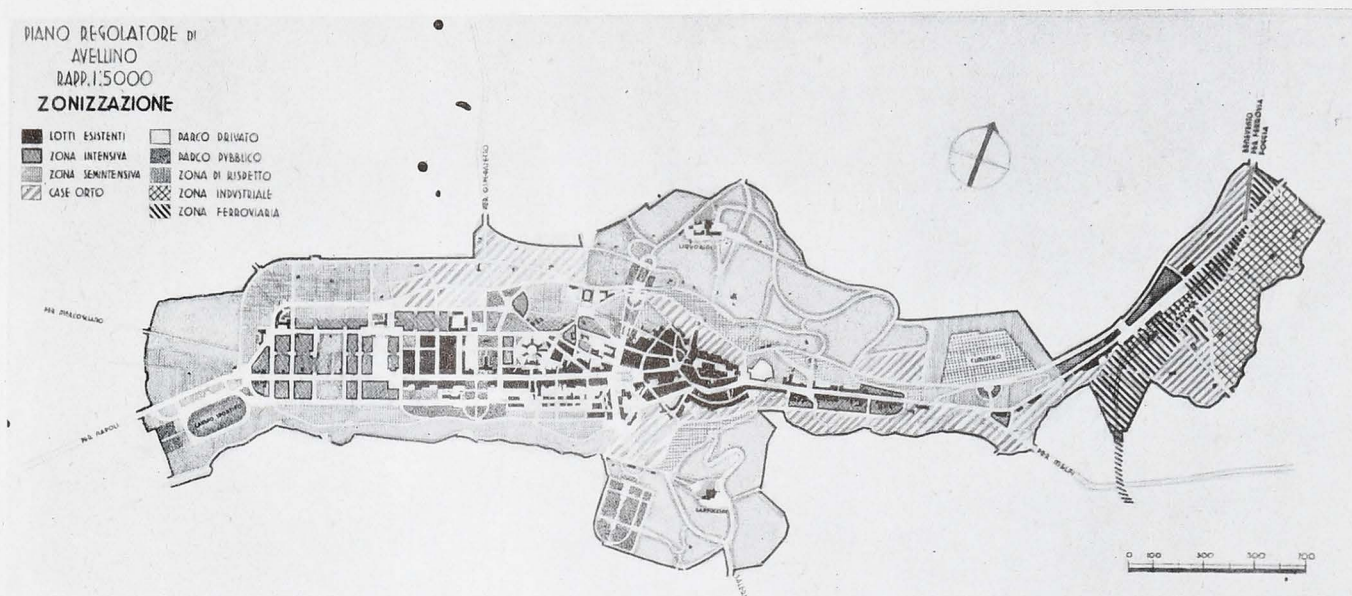


RASSEGNA DI ARCHITETTURA



GRUPPO EDITORIALE RASSEGNA DI ARCHITETTURA MILANO

RIVISTA MENSILE · ANNO IX · N. 7-8 · LUGLIO-AGOSTO 1937 XV



Ing. Cesare Valle: Piano regolatore di Avellino - Studio della zonizzazione

LA PRIMA MOSTRA NAZIONALE DEI PIANI REGOLATORI

Oltre sessanta città italiane hanno partecipato alla I^a Mostra Nazionale dei Piani Regolatori e delle realizzazioni urbanistiche, tenuta a Roma in occasione del I^o Congresso Nazionale di questa materia.

Imponente rassegna, della quale dobbiamo essere grati all'Istituto Nazionale d'Urbanistica, che la promosse e ne curò l'ordinamento, offrendo ai convenuti una visione d'insieme della nostra situazione attuale.

Tutti ricordiamo l'altra mostra, pure romana, del 1929, brillantemente illustrata dal Piccinato nelle pagine di « Architettura »: quelli erano gli albori e... le speranze all'inizio d'un periodo che fu di vivo interessamento per i problemi urbanistici, e vide la fioritura di numerosi concorsi nazionali. Ora dovremmo essere nel periodo di maturazione: e questi che esaminiamo sono per l'appunto i frutti di quella fioritura.

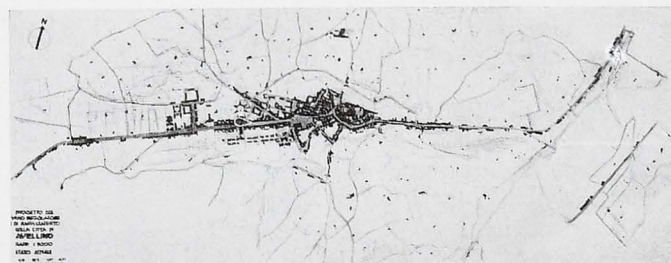
Non si tratta di una mostra selezionata, va detto subito: altrimenti non potevano essere così affollati gli scomparti delle sale della « Sapienza »: ma d'una spontanea presentazione, quasi una statistica, della maggior parte dei nostri piani regolatori, presentati dai Comuni stessi. Fu buona cosa, per formarci un'idea della situazione, che la Mostra tutto accogliesse: ma sarà altrettanto necessario, per cavarne

un costruito, esaminarla criticamente, separando il grano dal loglio, e i bozzacchioni dalle susine vere.

Troppi e così diversi erano i piani esposti, talora generali e talora parziali, da non poterne tentare dei logici raggruppamenti: converrà limitarci ad una rapida, ma generale rassegna.

La buona sorte vuole che alfabeticamente si cominci con AVELLINO, che presentava il suo Piano ufficiale (1) con-

(1) studiato dall'ing. Cesare Valle.



Città di Avellino - Stato attuale

cepito coi più sani criteri: limitazione a pochi tagli nella vecchia città, logicamente scelti in modo che possano con la loro utilità bilanciare la spesa; spostamento laterale del centro, lungo l'asse di spontaneo sviluppo della città (verso Napoli) con la creazione della nuova Piazza della Vittoria (del moderno tipo « città pontine »); espansione regolata da un chiaro sistema d'assi paralleli. Gli stessi schizzi per l'ambientamento, semplicissimi e sintetici, testimoniano della serietà dello studio.

Di BARI (piano ufficiale), (1) buonissimo è lo schema regionale, che include un'estensione di 25 km. lungo il mare, con suddivisione in zone edilizie; è previsto lo spostamento di ferrovie e di tramvie; logicamente è assegnato uno sviluppo *lineare* ai sobborghi lungo le strade litoranee e lungo quella per Carbonara-Ceglie.

Il piano generale d'espansione è fondato sullo spostamento della ferrovia, che raddoppierà l'area tra questa e il mare, e sulla formazione di un nuovo importante asse (prolungamento del corso Cavour) che addurrà appunto alla nuova stazione. Un altro asse nuovo, parallelo, partirà da piazza Garibaldi (l'attuale, via Vittorio Veneto, restando intermedio fra i due). Come purtroppo è d'abitudine, la preesistente anarchia urbanistica ha lasciato numerosi vincoli di strade e di edifici, che nuocciono ai tracciati delle zone d'ampliamento (è da notare però che in questo piano, giustamente, nella spiacevole necessità di demolizioni si preferisce colpire le case più sparsamente edificate alla periferia).

Il piano di diradamento del vecchio nucleo sulla penisola, tra i due porti, è noto per essere già stato pubblicato vari anni fa; le demolizioni vi sono in verità molto numerose (forse troppo agli effetti della pratica realizzazione), con però fatte con gusto e con adattamento agli andamenti di prima, che non sono mai violentati.

Il Comune di BERGAMO presenta l'accuratissimo e noto studio (2) per il diradamento della vecchia città alta, con un grande plastico in legno della città nel '34.

Il piano, datato 1935, del Municipio di BOLZANO è interessante per la ragionata disposizione degli ampliamenti e per la loro netta delimitazione verso l'esterno. Quanto alla zona interna, esso contiene soluzioni notevoli, come l'accesso dal ponte sull'Isarco alla Piazza V. E., o come la Piazza della Vittoria (studiata e bene inquadrata dall'architetto Rossi De Paoli); mentre non persuadono le eccessive, o per meglio dire totali demolizioni previste per le Vie dei Portici, del Museo, dei Conciapelle, ecc.

BOSCOCHIESANUOVA nel Veronese (3) è un esempio di centro turistico destinato a vasto sviluppo, assai diligentemente studiato per lo scopo, imperniato su vasta espansione, con molta cura per le visuali, e sfruttamento dei dislivelli.

Il Municipio di BRESCIA aveva esposto una serie di studi riguardanti il vecchio nucleo, il quale aspetta ancora i tre grossi tagli che dovranno mettere in diretta circolazione la Piazza della Vittoria (ad ovest per Milano, a nord per

Trento, ad est per Verona) e la diramazione, con ritocchi a baionetta, per Cremona.

Ed oltre a questi, parecchi altri ritocchi, di cui uno tira l'altro, come le ciliege; e il grosso traforo del Castello, che avrebbe da sboccare dietro la cattedrale con inserzione piuttosto stretta e sfalsata sulla futura arteria trasversale, e non ha neppure all'altra estremità nord buoni sfoghi, per cui si vedono accenni d'ulteriori sventramenti diagonali, cui fa seguito un quartiere previsto con molti Y e slarghi ad imbuto e arrotondamenti.

In genere, tutto lo « Schema di massima d'ampliamento » qui esposto lascia molto perplessi, per le storture dei tracciati stradali e per la mancanza di evidenti direttive organiche. È augurabile che di molto abbia a modificarsi nello studio definitivo.

Di BRINDISI non era esposto il piano d'ampliamento, ma solo quello interno alla cinta ferroviaria, chiamato « Piano regolatore e di diradamento della città » che fu approvato, mi pare, con decreto del '34. Siccome parecchie altre città erano presentate con la medesima parzialità, bisogna, uscendo dal caso singolo, considerarla come un indice che l'interessamento non solo del pubblico, ma degli stessi Uffici Tecnici è ancora polarizzato verso i rimaneggiamenti del centro, e trascura le vaste zone periferiche dove sta sorgendo la massima parte delle nuove fabbriche, quelle che rappresenteranno, in seguito, l'epoca nostra.

Se poniamo mente alle possibilità di spazio e a quelle economiche, incomparabilmente maggiori nelle zone esterne, dobbiamo convenire che eccessivo tradizionalismo, o sfiducia nelle nostre forze creative, almentino questa mentalità ristretta, la quale ci farà tacciare anche d'imprevi- denza dai nostri successori che per rimediare, adeguando agli sviluppi urbani le zone oggi trascurate, saranno obbligati ad altre demolizioni e rifacimenti.

Tornando al piano interno di Brindisi, esso prevede demolizioni per circa metà del vecchio nucleo (specie tra San Benedetto e il Duomo). I tagli sembrano, sotto vari aspetti, eccessivi (anche gli edifici monumentali resteranno senza il loro naturale ambiente, a immediato contatto con le future fabbriche). Tuttavia sono inventati con sagacia e diligenza, inseriti senza violentare l'andamento preesistente: e vi sono sistemazioni particolari assai degne, come quella di Piazza Santa Teresa.

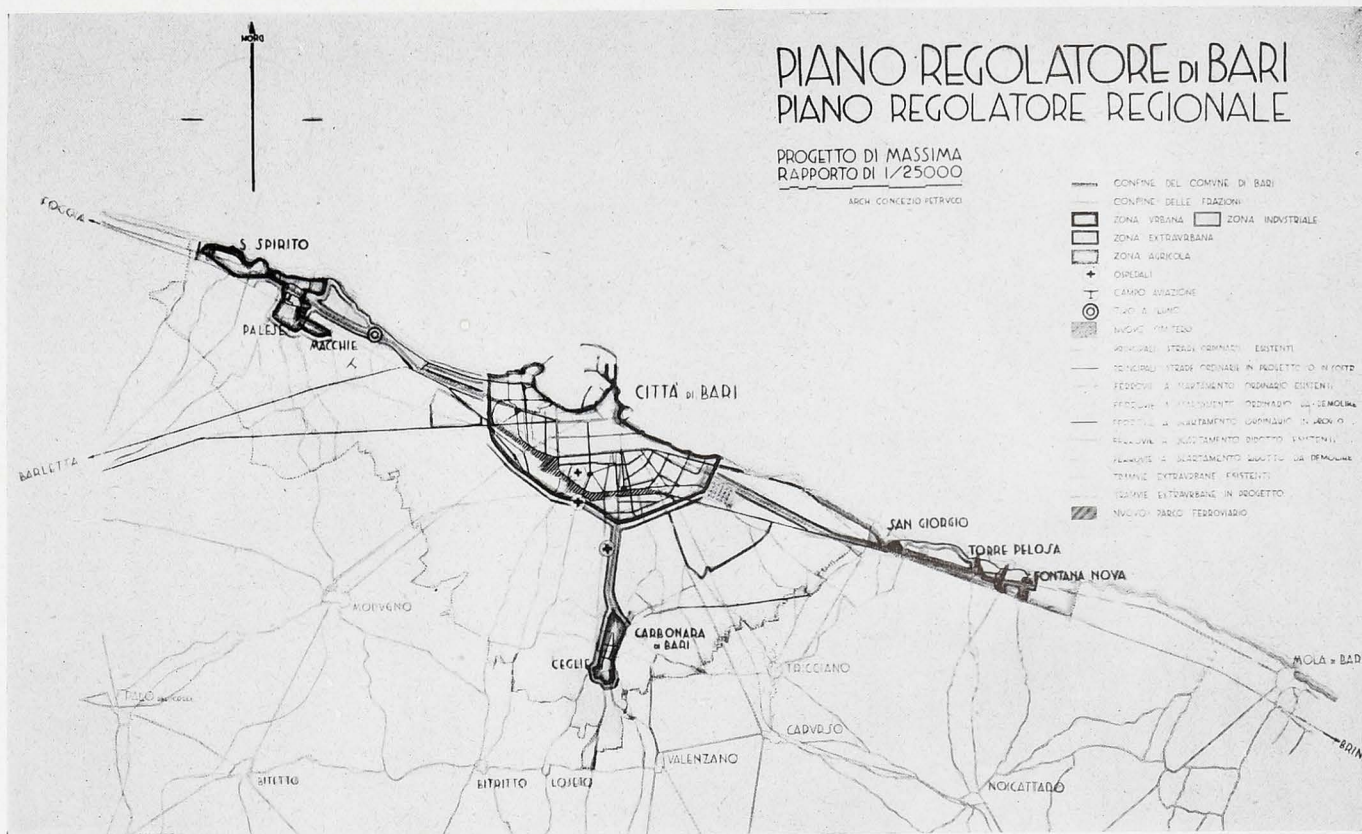
Quale curiosa ispirazione ha avuto il Municipio di BUSTO ARSIZIO di esibire il suo « Piano in corso di approvazione », accompagnandolo, per di più, con un paio di tavole del progetto premiato nel concorso del '33? Non era felicissimo neanche il progetto « Pentagono », ma quanti peggioramenti nel progetto ufficiale! Scomparsa nei rifacimenti del vecchio centro quella creazione, che almeno v'era, di alcuni importanti motivi nuovi, metà di esso resta abbondantemente tagliata, l'altra metà demolita del tutto: e contentiamoci che i nuovi lotti siano previsti abbastanza ortogonali.

Così per le vaste e importantissime zone dell'ampliamento, se è vero che più felice del progetto primo premio sarebbe stato quello « XYZ », bisogna anche riconoscere che il piano ufficiale, conglobando nella sua pesante macchia d'olio perfino l'abitato di Borsano, e rinunciando alla discreta ortogonalità del progetto « Pentagono », è sceso molto più giù. Non solo subisce tutti i difetti della preesistente lottizzazione, ma anche nel creare qualche nuova strada,

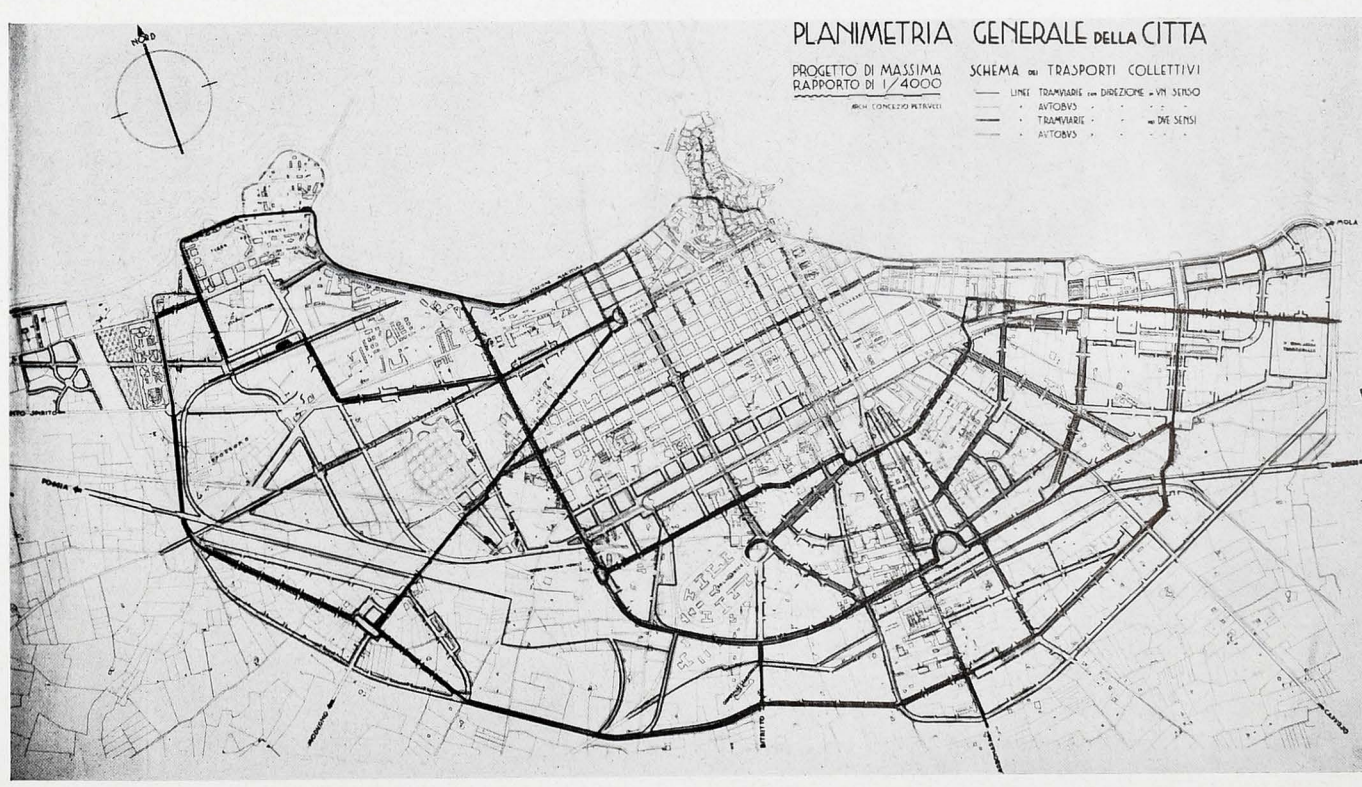
(1) Architetto Petrucci.

(2) Vedi « Urbanistica », N. 2 del '36; ing. Angelini.

(3) Arch. P. Rossi de Paoli.



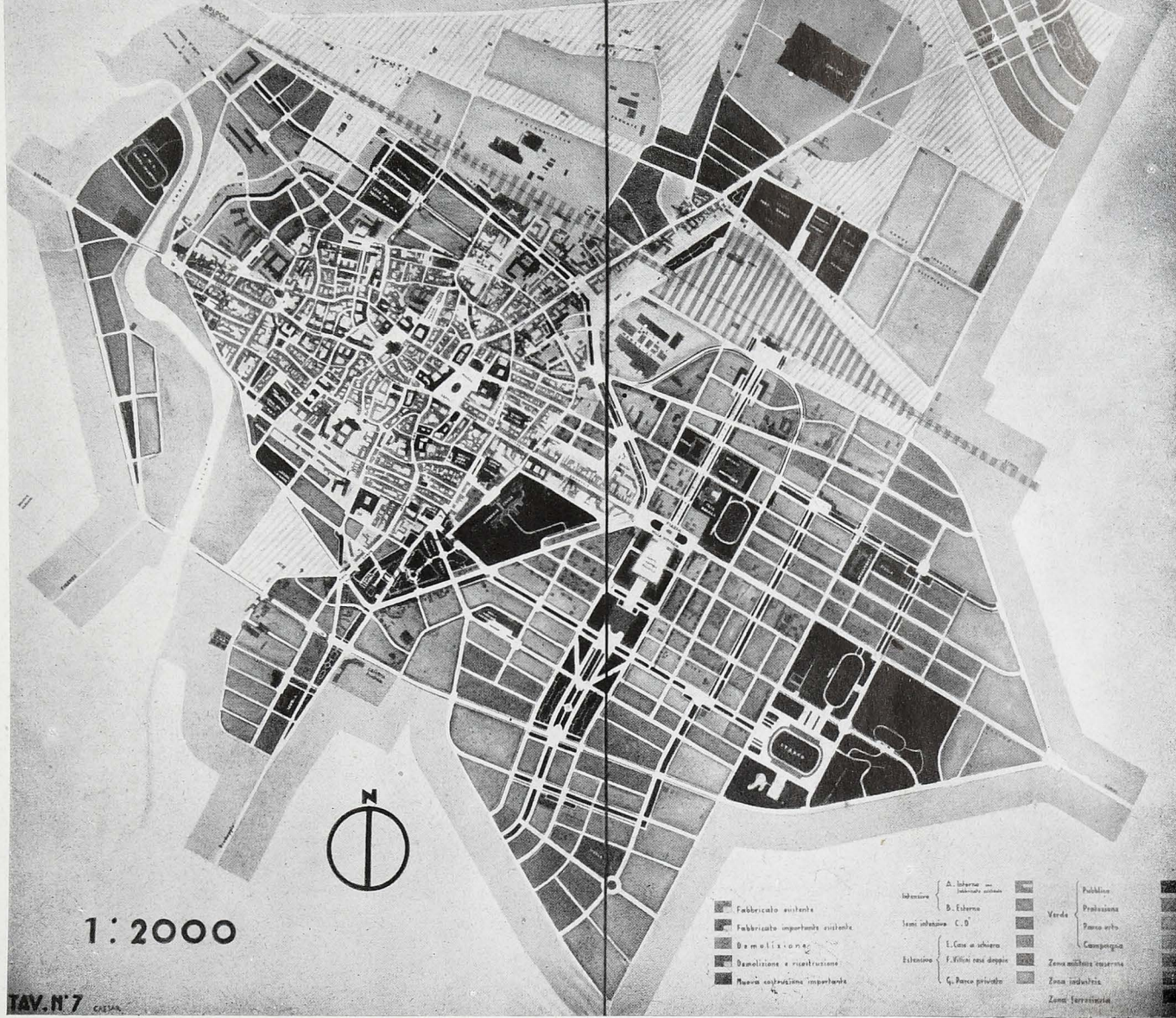
Arch. Concezio Petrucci - Piano regolatore regionale di Bari



Arch. Concezio Petrucci - Piano regolatore di Bari - Planimetria generale della città

FORLÌ

PLANIMETRIA GENERALE E ZONIZZAZIONE



Arch. Bravetti e Ing. Bottari e Severi - Piano regolatore di Forlì - Planimetria generale e zonizzazione

principale o secondaria, accentua — se possibile — la mancanza di orientamenti direttivi, intersecando diagonali, biforcazioni e piegature. Le strade, importanti o non, hanno larghezze quasi costanti, e quasi nessuna piazza regolare si trova fra gli innumerevoli slarghi ottenuti colla ripetizione di smussi ad angoli ottusi. (Stupisce, mentre tutti sappiamo i vantaggi — sotto ogni riguardo — degli angoli retti, vedere l'ottusità elevata a sistema).

CATANIA non ha mandato alla Mostra l'intero piano,

ma una interessante tavola di zonizzazione molto suddivisa, e lo schema delle principali riforme interne. Si tratta di parecchi tagli, che importano anche notevoli demolizioni, però tali da compensare il sacrificio, poichè ogni volta si crea qualche netto ed importante asse. Se talvolta i vincoli monumentali hanno obbligato a qualche tronco accidentato, generalmente sono uscite delle belle arterie: come l'allargamento e prolungamento della Via Archimede, in cui si sente un concetto architettonico anche nei due difficili imbocchi.

Il piano ufficiale di COMO (1936) è per davvero, come si vorrebbe che sempre fosse, redatto sull'indirizzo che risultò premiato dal concorso: e perciò già noto. Questo specialmente per la zona *extra moenia*, dove la rete viaria è studiata chiaramente per i bisogni del traffico, e lascia solo desiderare qualche maggior cura per i risultati estetici degli incontri e raccordi stradali.

Quello che meno si comprende è l'inserzione nel piano di numerosissimi allargamenti (leggi: demolizioni e rifabbriche) delle vie della città murata. Si prevederebbero allargamenti in tutt'e cinque le parallele nord-sud, e in diverse trasversali (tra cui tutta una larga via — Indipendenza — che non prosegue a nessuna delle estremità); laddove il progetto premiato (e con esso tutti i migliori altri) si limitava a pochi ritocchi, attribuendo il giusto grande valore alla magnifica trasversale est-ovest e alle due longitudinali che già esistono lungo le mura.

FIRENZE presentava un grande plastico del quartiere di Santa Croce, secondo il piano di risanamento del '36: piano già noto per pubblicazioni, che tuttavia non risultava chiaramente dal plastico mancando evidenti distinzioni tra l'esistente e il nuovo.

L'Ufficio Tecnico Comunale di FIUME non ha esposto il piano generale, ma solo le « zone d'urgente sistemazione » con tagli e sventramenti parziali. Il più grosso è quello della Città vecchia, di cui si demolirebbe, col « Nuovo progetto di regolazione e di risanamento allo studio », specialmente la metà settentrionale: il guaio è che le nuove costruzioni progettate in sua sostituzione verrebbero a trovarsi lungo arterie storte, con obliqui sbocchi d'altre ancora più storte, con allargamenti or qui or là di forma casuale (dovuti a certe fabbriche superstiti), così da non offrire un senso di continuità, anche per i numerosi sbocchi di strade, corte ma tutte larghe. Qui è motivo di conforto uno studio anteriore, pure presentato alla Mostra, nel quale addirittura non era riconoscibile l'andamento di qualche nuovo tronco di strada, essendovi i caseggiati lateralmente disposti a denti di sega, e staccati. Onde è lecito sperare che passando dalle fasi di studio a quella definitiva, il piano acquisti quegli elementi funzionali ed estetici che sono indispensabili per costituire una buona strada, una buona piazza.

Della città di FOGGIA il Comune ha presentato una « Planimetria 1:2000 » che non rappresenta, crediamo, un piano regolatore (salvo forse qualche modifica nel centro?) ma uno stato di fatto, desolante — come tanti altri formati senza un buon indirizzo — per la disorganicità dei quartieri, venuti su in serie monotona sopra assi male disposti, e confluenti o intersecantisi nei modi peggiori. La planimetria dimostra quale urgenza vi sarebbe d'un piano coraggioso e deciso, che mettesse fine al disordine.

Di FORLÌ era esposto il progetto vincitore nel concorso di secondo grado (1). Se nella vecchia città possono forse parere eccessive le demolizioni, non si può disconoscere la chiara finalità della maggior parte di esse, intesa alla formazione d'un secondo asse ovest-est (a sollievo dei Corsi Garibaldi e Vittorio Em.). Buone deviazioni dei traffici,

buone sistemazioni di dettaglio; ma la più interessante caratteristica del piano sta nella creazione di un nuovo centro (Piazza della Vittoria) organicamente impostato coi suoi quartieri adiacenti, tutto fuori dall'attuale città.

La vastissima area disponibile in quella parte (a sud-est), e la vitalità dei due assi cardinali (Via Emilia, Viale alla nuova stazione ferroviaria, spostata anch'essa in armonia col piano) preparano veramente con larghezza di vedute la nuova Forlì, rinsaldata d'altronde quanto meglio era possibile con l'adiacente vecchia città. Gli altri minori quartieri d'espansione son separati e penetranti nella campagna; accurata è la suddivisione delle zone edilizie, con precisa delimitazione della zona agricola da conservare tutto all'ingiro.

GENOVA meriterebbe un lungo studio, e per l'importanza della città e per quella del suo « Piano di massima 1937 delle zone centrali ». Vi appaiono il prolungamento e galleria da Via Dante a Via Ippolito d'Aste, con nuova piazza di smistamento a sud-est di Piazza De Ferrari, centro di cinque (più due altre prossime) arterie; una nuova piazza a sud di Piazza Corvetto, e da essa tre nuove arterie normali alla via XX Settembre; un'altra galleria, e poi arteria, da Piazza Corvetto a Piazza Verdi; poi la sistemazione monumentale di Piazza della Vittoria e del grande viale oltre il Bisagno coperto; e il rifacimento dell'intero quartiere a sud di Piazza del Popolo.

Sono sventramenti e raccordi ben ardui, che per la loro natura non sarebbe possibile riuscissero tutti appieno felici, ma che appaiono certamente impostati con grandiosità: oltre che logici nel congiungere tra di loro i nodi più importanti dei traffici.

Così pure, nella sistemazione proposta dal nuovo piano per la zona disordinata di Albaro (1), è immediatamente apprezzabile la chiara direttiva centrale.

Brutto è il salto da Genova a GROSSETO, di cui il Municipio presentava un piano d'ampliamento che non può, evidentemente, essere quello premiato nel concorso del 1937, ma sembra anzi anteriore ad ogni moderno studio d'urbanistica: banalmente basato su ventagli e diagonali, spesso senz'ulteriori sbocchi; senza assi riconoscibili dei quartieri, vastissimi e compatti a macchia d'olio e con la solita inutile amplissima circonvallazione al di fuori di tutti gli ampliamenti.

Trasportiamoci presto a GUIDONIA, la nuova cittadina dell'aeronautica (2), il cui centro d'abitazioni era qui rappresentato in un plastico: buon assieme, semplice e chiaro di schema, giustamente disposto rispetto al terreno.

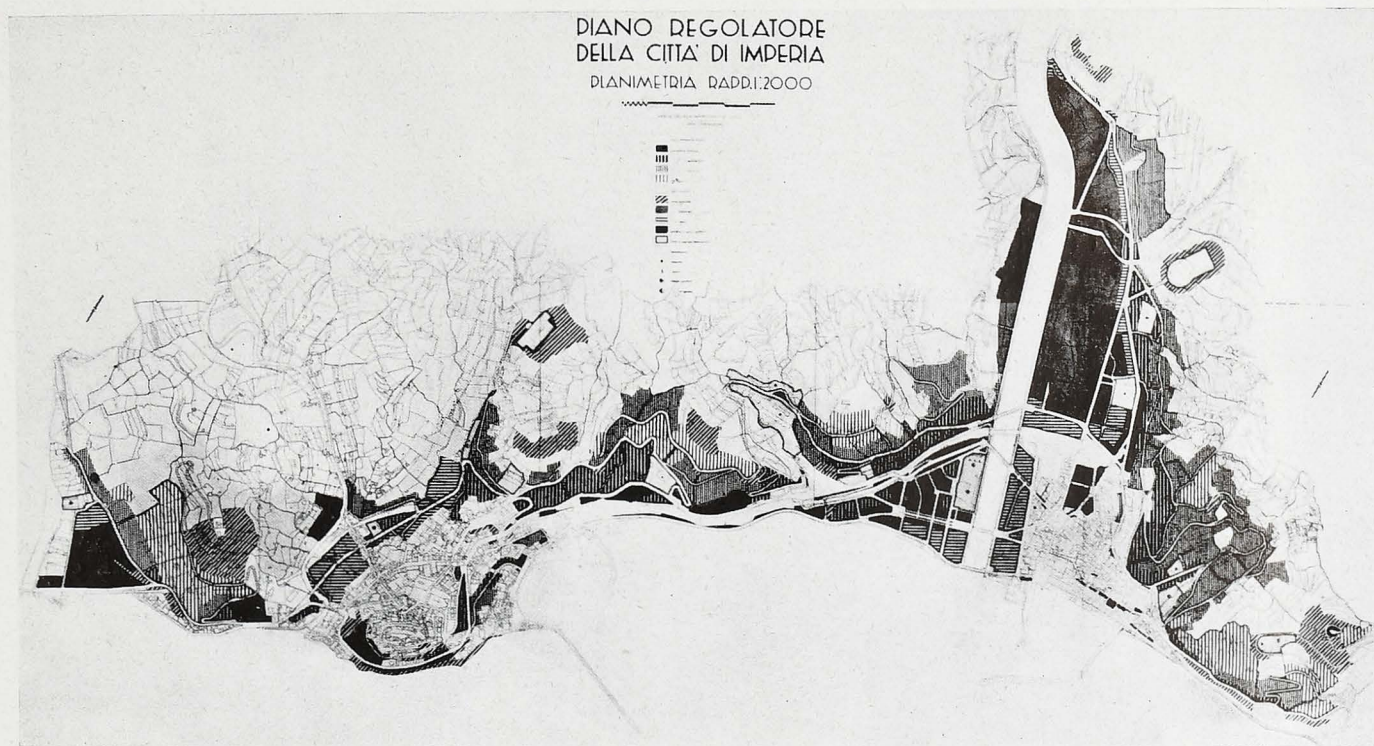
Ed ecco IMPERIA, con un piano regolatore veramente moderno nel miglior senso della parola, sopra tutto dove c'è creazione del nuovo (3). Infatti se nella zona centrale di Levante i ritocchi possono parere eccessivi e con qualche tronco sbieco (senza del quale non sembra ai cittadini d'ottenere circolazione e collegamenti abbastanza diretti, mentre in realtà il piccolo vantaggio è scontato dai risultati estetici ben inferiori), quando si osserva la città nuova è una gioia vedere degli ottimi quartieri, penetranti a punta

(1) 1936: Arch. Bravetti, Ingg. Bottari e Severi.

(1) vedine illustrazione in « Urbanistica » del gennaio '37.

(2) Architetti G. Calza-Bini, Cancellotti, Nicolosi.

(3) Arch. Susini e Ing. Gandolfo.



Arch. Susini e Ing. Gandolfo - Piano regolatore di Imperia

nel verde circostante, e di questo moltissima cura, con zone vincolate, ed una fascia tutt'ingiro di orti e giardini; e le strade panoramiche sui colli. Tutta la suddivisione in zone edilizie, vi è, del resto, molto accurata e precisa.

LECCE mostra un attaccamento al vieto concetto di mantenere per forza nella città vecchia il centro anche della vita d'oggi così diversa: e perciò le inferisce un lunghissimo sventramento longitudinale, con tante inevitabili storture, in luogo di qualche eventuale breve taglio trasverso valevole a far meglio comunicare la vecchia con la nuova adiacente città. È vero che quest'ultima, attuale ed anche futura, mostra un impianto disgraziato, tutto a diagonali storte, spezzature e slarghi informi, senza un solo quartiere armonicamente organizzato; nè vi si riconosce alcuna intenzione di creare un nuovo centro, un orientamento che prevalga sugli altri, in quel monotono dilatarsi.

E LUCCA, città cara alle arti nei secoli scorsi, che cosa sta preparandosi fuori dall'arborata cerchia? È desolante il piano d'ampliamento qui esposto: da una gibbosa circoscrizione si dipartono in troppe direzioni strade oblique, con intersezioni e storture in parte risalenti ad un passato prossimo, in parte però anche volontarie e nuove. Tutte vie piattamente larghe, senza gerarchia: spesso monconi interrotti. Come sarà più possibile conferire un carattere a quest'ampia e tuttavia soffocante espansione?

MERANO presentava una strana tavola di « Piano regolatore, scala 1:2880 » per la zona a sud-est del torrente Passiria, che può sembrare invece un labirinto, o più esattamente un « craquelé » ceramico, perfetto per originalità

delle fratture ed omogeneità di granitura su vastissima estensione.

Una serie molto interessante di tavole inviava il Municipio di Venezia col piano regolatore di MESTRE, elaborato dal suo Ufficio Tecnico (1) dopo il recente concorso nazionale.

Vi appare a prima vista il netto e giustissimo criterio adottato per lo sviluppo. Dovendosi considerare ormai saturato quello formatosi in direzione nord-sud, chiuso ad ovest dalla ferrovia, e anche già tagliato a sud dalla ferrovia stessa (il quartiere urbano meridionale, dell'immediato dopoguerra, non costituiva certo un buon esempio: tutto a nodi diagonali, e con sezioni stradali mal distribuite), il piano vi sostituisce oggi una doppia espansione verso est, cioè verso il nucleo principale di Venezia: espansione che all'estremità trova nuovi, immediati raccordi col ponte stradale e (auguriamoci) anche abbondanti comunicazioni per via d'acqua, capaci di portare direttamente i passeggeri fino alle zone centrali di Venezia così da far loro recuperare del tempo, con l'eliminazione di ulteriori trasbordi.

Chiaro e logico è anche lo schema per le arterie di grande traffico, cioè per la generale intelaiatura del piano. Aggrovigliato, invece, l'attraversamento del vecchio centro: problema pieno di guai per qualsiasi città, problema che non si vince se non fuggendolo, per usare una savia espressione del Patriarca Daniele Barbaro. Qui i tagli del centro danno luogo a slarghi, piazze ed arterie che nonostante l'evidente studio per dar loro buone forme e logici rac-

(1) Ing. Capo Divis. Ant. Rosso.



Arch. Luigi Lenzi - Piano regolatore di Pola

cordi, spesso non li raggiungono. In verità, anche i particolari tracciati dei previsti ampliamenti, in zona libera qual è quella a nord della ferrovia e del porto industriale, potrebbero liberarsi da qualche accavallamento o taglio inclinato che obbliga a smussi sfuggenti ed a piazzali sbiechi,

i quali, una volta edificati, riescono tutt'altro che... edificanti: Milano sta dimostrandolo.

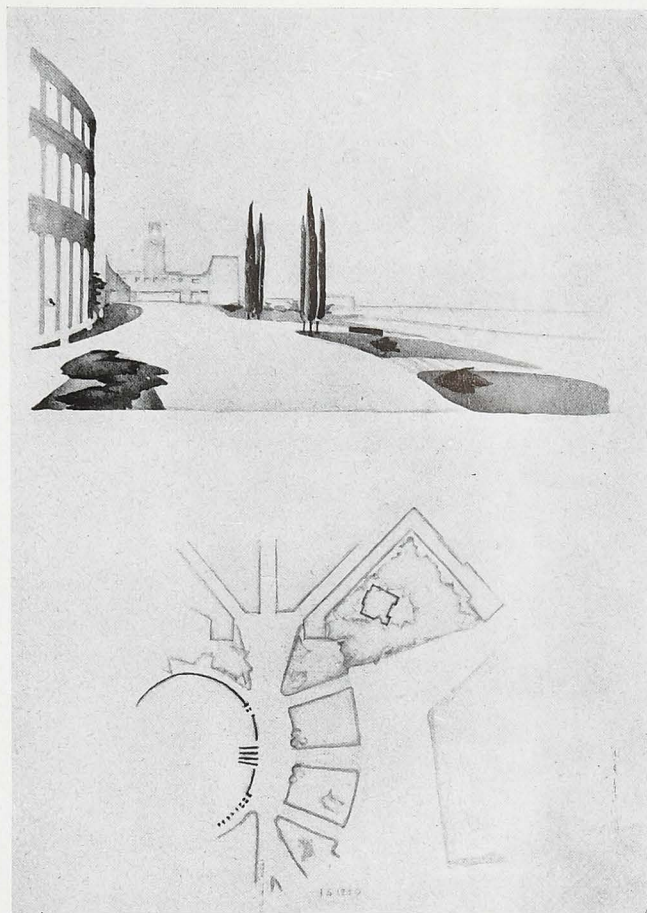
MILANO, di cui sollevavan purtutto unanimità di commenti le tavole, apocalittiche anche nella presentazione

con sovrapposizioni sfuggenti di truci colori, raffiguranti i sovvertimenti edilizi del centro (zona sud-est di piazza del Duomo, e le altre pur note del corso Littorio, Santa Babele, Beccaria e Diaz): Milano aveva altre interessanti, se non liete, tavole di dati statistici e planimetrici sulle case alte, e sulle industrie che dimostrano d'essere venute su finora senza disciplinamento, un po' dappertutto; e sul verde, di cui forse nessuna città è proporzionatamente così scarsa: apparivano sul grande foglio misere chiazze, e goccioline e fili di color verde. Più confortante la mostra dell'Ufficio tecnico provinciale, con l'aero-idroscalo, bella grande ed organica realizzazione, e con le molte utilissime deviazioni stradali eseguite nei centri grossi e medi della provincia.

La città di NAPOLI esponeva abbondante materiale, se pur frammentario, in quanto le manca, crediamo, un piano generale esecutivo posteriore a quelli della Commissione (Giovannoni) del 1927 e dell'altra (Industriali, Ingegneri e Trasporti) del '36. Ciò non le ha impedito molte realizzazioni e proposte particolari, tra cui alcune grandiose, quali la nuova Stazione marittima e la sistemazione più ad oriente del Porto, e la Galleria che si chiamerà della Vittoria, con la strada litoranea e coi Giardini nuovi. Parecchie fondazioni o sistemazioni di quartieri erano esposte (peccato che ci fosse anche quello grandissimo ottagonale e compatto dell'Arenella); e poi ancora strade di grande comunicazione, come il gruppo Stazione centrale-accesso all'autostrada (con lo Stadio e piscina); il Rione Sannazaro-Posillipo con la galleria da Mergellina ai Rioni Duca d'Aosta e Laziale, indi la via all'ippodromo di Agnano; e il Parco giustamente detto « della Bellezza » sul promontorio verso Nisida. Interessante anche il progetto per la salita da Via Ventaglieri a Piazza Mazzini, con torre viaria a tre giri elicoidali sovrapposti per vincere elegantemente il dislivello: percorso che, unitamente all'altro Mater Dei-Stella, mira a liberare l'ingorgo del traffico al nodo del Museo Nazionale. Erano infine presentati gli studi per le grandi deviazioni più esterne.

Il piano ufficiale di NOVARA (1936) (1) prevede nella città vecchia un taglio netto est-ovest (corsi Umberto e Regina Margherita, direzione Milano-Torino) con altro taglio ad esso normale (corso Cavour) e piazza nuova all'incrocio. Le demolizioni sono di notevole entità: fortunatamente senza infliggere diagonali al reticolato antico, e con formazione di piazze bene squadrate; deve anche riconoscersi che i progetti premiati al concorso posti a confronto demolivano ancora di più. Un regresso è invece rappresentato dalla parte *ampliamento* che dovrebbe avere per noi, come dissi, preponderante importanza; spiace perciò vedere delineata un'espansione compatta (l'eterna macchia di olio) con andamenti illogici, romanticissimi, della rete stradale, a curve e controcurve e intrecci di curve, mentre è pure esposta una tavola del progetto secondo premio che aveva ottimi e ragionati quartieri stellari, definiti e distinti. È ben vero che questo criterio urbanistico ha faticato ad imporsi sulla pigra consuetudine dell'accrescimento ad anelli: lo respingeva ancora, per citarne una sola, nel 1932 la Giuria di Verona; ma nel '33 lo accoglieva in pieno la Giuria di Piacenza, e pare che non se ne dovrebbe, oggi, discutere più.

(1) redatto con la collaborazione di un rappresentante del gruppo vincitore del concorso 1933.



Arch. L. Lenzi - Piano regolatore di Pola - Sistemazione prevista a valle dell'Arena. In fondo la sistemazione a carattere monumentale detta la Porta della città - a destra il porto

Sfortunata è in questa materia PADOVA, come sanno tutti gli urbanisti, per le sue vicende anteriori al concorso del 1933 e per la situazione uscita dal concorso stesso: così che del piano ufficiale qui presentato non si può capire quanta responsabilità abbia l'Ufficio tecnico, e quanta eventualmente i rappresentanti dei quattro progetti vincitori che con l'autorevolissimo presidente della Commissione avrebbero dovuto fornirgli le direttive.

Certamente bisogna riconoscere che il nuovo piano è molto inferiore a qualsiasi dei quattro suddetti progetti. Nella parte centrale, le demolizioni sempre eccessive (ma quali inesauribili ricchezze posseggono, per dedicarle a simili opere, tutte le nostre città?) conducono talvolta, anzi spesso, a intere strade che vanno a morir senza sfogo; o con larghezze superiori al rimanente della maglia in cui sono inserite. Una quantità di piccole demolizioni saltellanti da un lato all'altro della strada, la smantellano tutta; nè vi sono direttive evidenti che risultino da tanto tagliare.

L'espansione è forse peggiore: ad ovest forma una compatta massa « circonvallante »; mentre in tutte le altre direzioni è portata a gravitare sulle arterie di grande comunicazione: ed anche in questi tracciati nuovi manca la gerarchia dei calibri, e si vedono larghe strade finire in viuzze morte. « Città degli studi » è scritto sopra un frammento della più banale lottizzazione.

Le città di PIACENZA e di PISA (concorsi del 1933 e del 1930, rispettivamente) presentavano solo i progetti che ot-



Piano regolatore di Pordenone - Planimetria generale

tennero il primo premio: lasciando così sperare di attingere da essi le direttive migliori.

Il piano ufficiale di POLA (1) del '35 si trovava pure di fronte alle difficoltà delle saldature tra città vecchia e nuova, e in quest'ultima parte alle forti accidentalità del terreno: ma le ha egregiamente risolte, migliorando sotto molti aspetti la situazione attuale. Se la parte esistente confermeva anche qui il principio che le diagonali inserite in una maglia stradale non possono dar luogo a soluzioni perfette,

(1) Arch. Luigi Lenzi.

è gradito riconoscere quanto sano ragionamento e quanta cura dei particolari siano stati posti nel risolvere, con tanti vincoli, i difficili nuovi collegamenti. I più sensibili sacrifici demolitori sono localizzati là dove erano indispensabili per ottenere un risultato migliore. Lo studio delle località più importanti è completato dalla soluzione anche volumetrica degli edifici che vi devono sorgere. La buona logica ha diretto pure le precise norme per le zone edilizie e la concezione dei quartieri d'ampliamento, sulla cui forma naturalmente influiscono i dislivelli del suolo. L'estrema circonvallazione, dallo sviluppo inevitabilmente lunghissimo, serve, piuttosto che a scopo circolatorio, come delimitazione del piano.



Architetti Alberto e Giorgio Calza-Bini - Piano regolatore della città di Salerno

Di PORDENONE erano esposte due tavole del progetto vincitore al recente concorso, di cui la Giuria particolarmente ebbe a lodare la deviazione del traffico principale Treviso-Udine, la zonizzazione, il riordinamento dei quartieri che ne accentua il carattere stellare; mostrandosi solo contraria alla parallela del corso V. E. Criteri tutti nei quali s'ha da concordare pienamente, augurando l'attuazione del buonissimo progetto.

Il piano di REGGIO EMILIA (1) ha i soliti tagli nella parte interna, non pochi ma abbastanza localizzati (una parallela, due trasversali, qualche incrocio). Il guaio è nelle zone esterne, dove già la forma esagonale della cinta aveva purtroppo determinato altrettanti andamenti, fra loro disorganici, dei sobborghi. Ma, specie nelle parti più lontane dal nucleo, sarebbe sembrato ancora possibile riportare a qualche sintesi le direttive; invece vediamo il solito disgraziato ingrossamento ad anelli concentrici sempre più lunghi e pesanti.

Della città di RIMINI era esposto il progetto, unico presentato e premiato al concorso del '35.

Il rispetto del vecchio nucleo, con deviazioni ben preparate per il traffico, la buona disposizione e zonizzazione dei nuovi quartieri, e molti altri pregevoli particolari ne furono già ampiamente illustrati (2).

Il Comune di ROVIGO presentava una « Sistemazione definitiva » che desta immediato interesse per i risultati conseguenti alla deviazione dell'Adigetto. Al posto del vecchio alveo che attraversava la città con andamento moderatamente sinuoso, è prevista un'arteria importante (Corso del Littorio), che, prossima e sensibilmente parallela all'antico

asse della città, ne sostituirà degnamente la funzione: questo moderato spostamento del centro sembra risolvere benissimo il problema del vecchio nucleo. L'espansione di tipo uniforme e compatto è giustificata per la zona ovest (delimitata dal nuovo alveo dell'Adigetto) avente un buon asse mediano, non più lungo da percorrere del citato Corso Littorio, e perciò vitale; non altrettanto può dirsi delle parti est e nord, quest'ultima, specie, grandissima, massiccia e contenente parecchie diagonali che danno luogo ai soliti disgraziatissimi incontri di piazzali a triangolo.

SALERNO (1) rappresentava uno dei casi più difficili da risolvere, con la città vecchia dalle vie molto strette e disordinate, un ampliamento male impostato, le strettoie tra mare e monte, l'impaccio della ferrovia. Tanto più c'è da rallegrarsi dei risultati ottenuti.

Nel vecchio nucleo i ritocchi (di regola, allargamenti da un lato di strada esistente) e i diradamenti non sono pochi, ma lo stato di quei quartieri è tale da reclamarli: e tuttavia non v'è nessuna apertura di diagonali, nemmeno brevi, restando così salvo il carattere e potendosi eseguire i singoli piccoli lotti senza che mai debba apparire squinternato l'assieme.

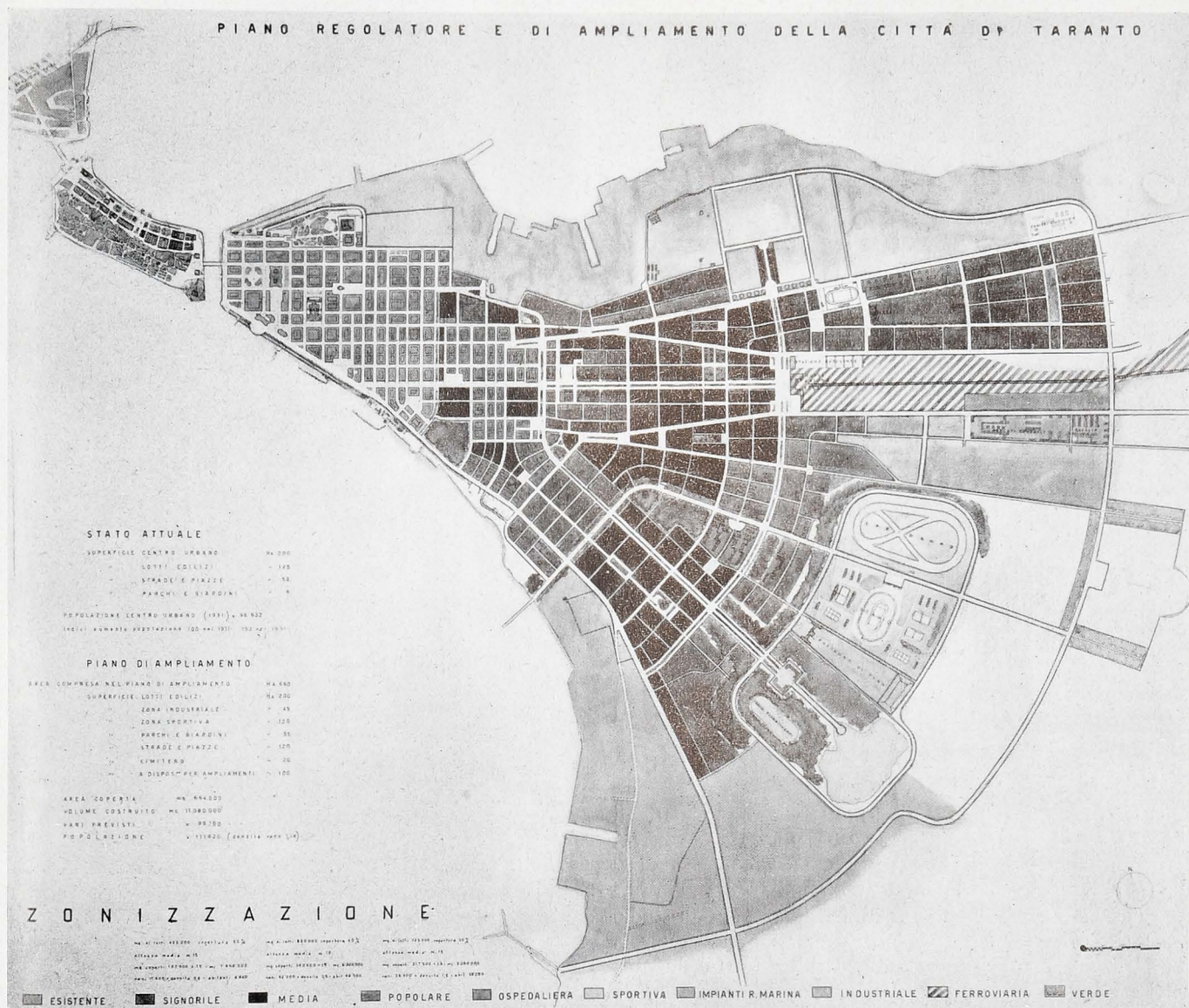
L'ampliamento a settentrione (vallata verso Avellino, oltre la ferrovia) era già impiantato su tracciati poligonali e diagonali incrociati che non danno, certo, bei risultati; ma da questo impianto il nuovo P. R. arriva con graduale passaggio a ricondurre lo schema ortogonale, al di là d'una collina su cui è progettato, in mezzo a pubblico giardino, un tempio: motivo largo, che darà una fisionomia a tutto il quartiere di ville sparse d'intorno.

Di esemplare chiarezza è lo schema a tipo lineare dell'ampliamento ad oriente, tutto nuovo, e di grande importanza dopo lo spostamento, già avvenuto, della ferrovia verso

(1) Ing. G. Artoni.

(2) V.: « Urbanistica », 1935, N. 2.

(1) Arch. Alberto e Giorgio Calza-Bini.



Arch. Alberto e Giorgio Calza-Bini - Piano regolatore di Taranto - Studio della zonizzazione

monte. Seguendo l'impostazione logica delle diverse reti di traffico: quello pesante esterno (a monte), quello interno (con due parallele centrali), quello turistico (lungo il mare), anche la prescrizione delle zone edilizie colloca gli isolati signorili sul mare e lungo due viali ad esso normali, larghi ed alberati; più interni quelli di tipo medio, e lungo la ferrovia i popolari, militari e sportivi.

Il piano di SALSOMAGGIORE (1) benchè risalga al 1928 (e per la nostra urbanistica è un'anzianità grande) è ancora esempio di zonizzazione ben ragionata e precisata. Include anche, con pratica opportunità, le zone private d'arretramento obbligatorio lungo certe strade.

SASSARI col suo piano ufficiale batte forse il primato della bruttezza. Negli sventramenti interni, non è facile descrivere certe soluzioni di dettaglio: diagonali, curve e contro curve, smussi, slarghi e sfiancamenti da ogni parte,

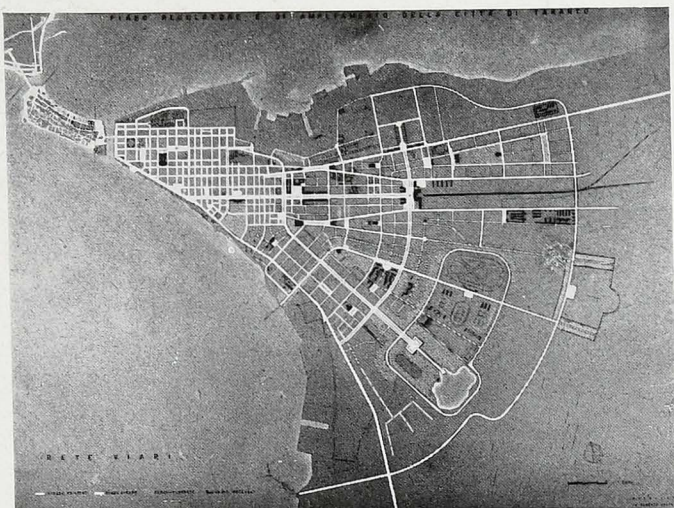
(1) Ing. Cesare Chioldi.

senza che una delle arterie risultanti venga mai ad avere un tratto fiancheggiato da due pareti parallele di qualche lunghezza.

I sobborghi esistenti sono costituiti da cinque quartieri, separati e indisciplinati, ma almeno con impianti ortogonali. Organizzarli bene era difficile, ma non occorreva perturbarne ancora di più gli orientamenti, storcendoli senza necessità in varie guise, nè creare quella asfissiante compattezza, nè quella monotonia dei calibri stradali. E dire che una fotografia, appesa vicino al Piano, ci documenta l'esistenza d'un progetto vincitore nel Concorso (1) il quale sia nei tagli progettati con buon senso nel centro, come nella disposizione logica, variata, mossa dei quartieri esterni, si dimostrava incomparabilmente migliore. C'è bisogno di commentare?...

Le bellezze d'una città come SIENA destano particolare attenzione sul suo piano regolatore: che però non sembra ge-

(1) Arch. Filippone e colleghi, 1935.



Architetti Alberto e Giorgio Calza-Bini - Piano regolatore di Taranto - La rete viaria

nerale, nè definitivo. Il risanamento radicale del quartiere di Salicotto avviene serbandone la forma d'insieme. Gli altri nuovi quartieri risulterebbero solo da « zone di ampliamento » attaccate qua e là, con particolari che lascerebbero assai dubitosi.

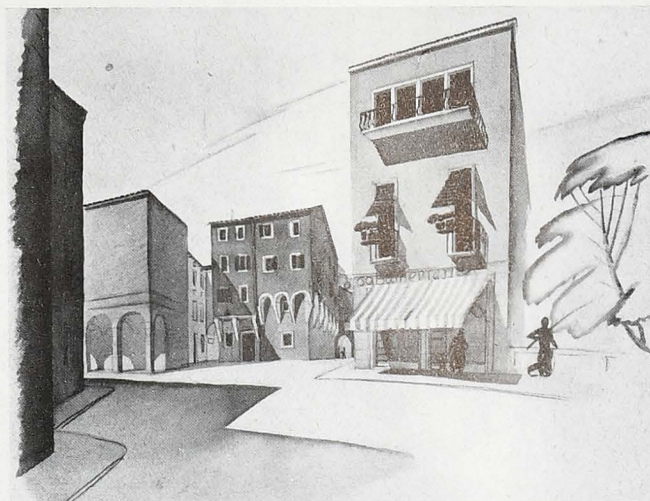
Ma più rincrescono certi progettati tronchi di demolizioni nella zona centrale, contrassegnati « per esigenze delle comunicazioni »: poichè viceversa si vede che, eseguiti, risponderebbero imperfettamente allo scopo, mentre molto nuocerebbero alla bellezza di Siena. Saranno tracciati di massima (sembra perfino che qualche strada nuova cerchi di portare traffico al centro...) ma non possono non allarmare. L'urbanistica insegna ad approfondire lo studio prima di lanciare anche le « idee di massima »: e uno studio approfondito porterebbe o a girare al largo dagli ostacoli, che è sempre il meglio, oppure a decidere una, o due, ma nette e decise soluzioni. Nulla riesce peggio delle troppe e incerte contaminazioni.

LA SPEZIA esponeva una tavola (del Gruppo Urbanisti Romani) con le buone sistemazioni progettate e pubblicate, se ben ricordo, nel 1930.

Sarà, quella di TARANTO (1), una situazione fortunata, essendovi già una successione topografica sulla direttiva N. O. - S. E.: città vecchia - città moderna - area per la città futura. Ma molto piace osservare come il piano regolatore accentui e sfrutti al massimo quella situazione, limitandosi a raddoppiare la larghezza di una sola strada importante della attuale città, ma proprio di quella che può « rendere » al massimo, diventando prolungamento del futuro asse centrale; con l'aggiunta di pochi altri ritocchi (sempre allargamenti da un lato solo) così esattamente scelti che non è facile riconoscerli confrontando lo stato attuale col futuro, e tutti di importanza tale da compensare i sacrifici.

Anche l'utilizzazione di due strade inclinate che esistevano a levante della città è stata fatta in modo da non perdere l'orientamento unico generale, che sarà ottima caratteristica della Taranto futura: e l'irradiarsi a ventaglio

(1) Arch. Alberto e Giorgio Calza-Bini.



Architetti Piccinato, Torres, Candiani - Piano regolatore esecutivo del quartiere San Nicolò a Treviso - Piazzetta degli Sbirri dal ponte alla Madonnetta



Architetti Piccinato, Torres, Candiani - Piano regolatore esecutivo del quartiere S. Nicolò a Treviso - Sistemazione all'imbocco Nord di via Risorgimento

dei nuovi quartieri a sud è fatto con larghe curve senza perdere i vantaggi economici ed estetici della lottizzazione rettangolare.

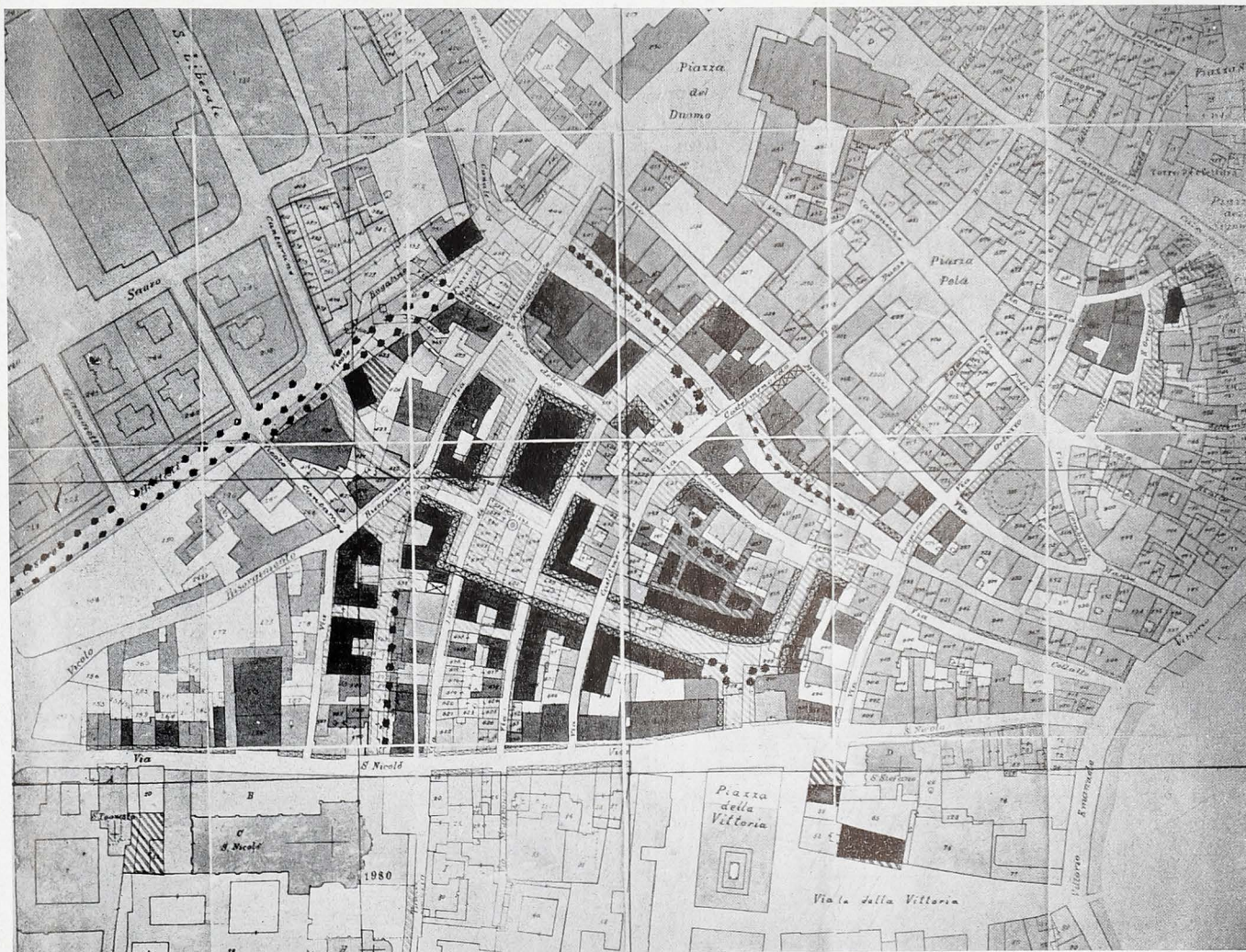
La medesima saggezza dei tracciati si mantiene nei particolari: collocazione degli edifici e dei servizi pubblici, disposizione delle zone verdi e sportive, calibratura delle strade e dei viali alberati.

La divisione in zone distingue e fissa le aree per abitazioni signorili, medie, popolari, e per costruzioni industriali, ospedaliere ecc.

Il piano ufficiale di TERNI è un altro confortante esempio. Il buon esito del concorso del '34, e il successivo incarico affidato al vincitore (1) con la collaborazione dell'Ufficio Tecnico, hanno portato buoni risultati. Dover tagliare nel vecchio nucleo comporta inevitabilmente qualche guaio, e le demolizioni sembrano piuttosto forti: ma i risultati sono abbastanza organici, e i tracciati gustosi.

Di maggiore interesse è l'ampliamento, ove i quartieri nuovi, innestati a quelli che già c'erano, sono bene studiati e

(1) Gruppo Arch. Bravetti, Lattes, Staderini e Ing. Pontani.



Architetti Piccinato, Torres, Candiani - Piano regolatore esecutivo del quartiere S. Nicolò a Treviso

con un proprio carattere: organizzati coi loro centri, coi loro assi: e disimpegnati dalle strade di grande traffico. Vi è un'accurata zonizzazione (otto tipi di edilizia, oltre alla zona agricola, anch'essa prescritta per delimitare dappertutto all'ingiro l'accrescimento in conformità del Piano). Abbondantissima l'assegnazione di spazi verdi, delle varie categorie (inclusa la zona a ville).

TORINO esponeva, oltre alla famosa Via Roma, gli studi per la «zona archeologica» e qualche limitato risanamento nel centro.

Dalla planimetria generale risulta come l'ampliamento si continui a sviluppare, ahimè, sui vecchi piani tagliati a quartieri sghembi, di grande compattezza, e con arterie intrecciate oblique, senza quei chiari orientamenti che si vorrebbe dominassero e distinguessero i singoli quartieri. Interessante la nuova viabilità sulle colline.

Di TREVISO era esposto il Piano esecutivo per il quartiere di S. Nicolò (1): risanamento e diradamento. Soluzione, nel complesso, interessantissima e diretta da un fine gusto (che si rivela anche negli studi d'ambiente, a colori): tan-

(1) Arch. Piccinato, Torres, Candiani.

to meglio riuscita là dove i tagli e ritocchi son più limitati, e dove le vie e piazze nuove (come la «nuova piazzetta centrale») restano per intero nell'orientamento di prima.

S'intende che l'andamento risultante per le principali nuove strade è... come può essere, un po' casuale: ma qui si trattava d'un diradamento, non di incanalare traffici che non esistono.

Degli stessi autori era un villaggio popolare-rurale (alle porte di Treviso) con ottima planimetria d'assieme e casette intonate.

Il piano ufficiale di TRIESTE (1937) rinnova buona parte della città. Del nucleo vecchio, compatto e minuto, sotto San Giusto, è prevista (e quasi per metà eseguita) la demolizione per sostituirvi un quartiere di poche e larghe strade con alti edifici. I nuovi incontri e le piazze non riescono, nemmeno qui, molto armoniosi (specie dove le irregolarità son accomodate mediante pareti più o meno curve), però i collegamenti con le zone adiacenti son accuratamente studiati.

Altra grossa sistemazione è quella per formare un asse da nord-ovest (Stazione Centrale) per piazza Oberdan a sud-

est (piazza Caduti Fascisti e galleria per l'Istria): ed anche qui — indipendentemente dal sicuro vantaggio che ne avrà la circolazione — il risultato architettonico sarà sufficientemente buono, tenuto conto dei numerosi vincoli esistenti. Sono contenute nel piano altre tre gallerie notevoli, che porteranno alla risoluzione dei traffici un utile contributo; ed è previsto un grandissimo sviluppo di circonvallazioni a mezza costa sui colli retrostanti, con ingegnose soluzioni per raccordarle alle strade di fondo valle.

Trieste è all'avanguardia, fra le città italiane, per quanto riguarda la distinzione delle zone edilizie, che già nel piano ufficiale esposto nel '29 erano le stesse d'oggi, con sei diversi tipi di edificazione, oltre alle zone industriale e portuaria.

Utilissime chiazze di verde, generalmente vaste e penetranti in guisa stellare, sono lasciate lungo tutto il limite della zona d'espansione.

VARESE (1) e VERCELLI (2) espongono ciascuna un suo particolare del piano: Varese il rifacimento del centro, che va faticosamente attuandosi; Vercelli il progetto di risanamento — cioè distruzione e rifabbrica — dei quartieri « Furia » che darà luogo ad una buona piazza nuova, tutta porticata, col grattacielo di prescrizione.

Il concorso per il P. R. di VERONA fu bandito sei anni or sono: e qui si vedevano ancora le principali tavole dei cinque progetti premiati, insieme ad un'altra dei « Tracciati secondo la Commissione Giudicatrice » e al piano del Municipio. Non si può dire che dalle prime all'ultima ci sia un progresso. Già la tavola « della Commissione » che si era occupata, sembra, solo della parte interna ai bastioni, conteneva qualche soluzione discutibile (es.: una strada, inutile per il traffico, a nord della basilica di S. Zeno, di cui sacrificava l'ambiente; un collegamento sfalsato e storto da Corte Farina a Via Pellicciai; l'arretramento con pericolosa rifabbrica degli isolati dietro l'Ala dell'Arena per dar luogo ad un'arteria che poi bruscamente svoltasse nello stradone S. Fermo; l'allargamento di Via Teatro Filarmonico, superfluo, essendo già prevista la parallela Rigaste S. Zeno-Volto S. Luca; ecc.).

Ma nel piano municipale sono moltissimi peggioramenti, come (per restare nella stessa zona ora considerata): il ritorno all'allargamento di Via Oberdan anziché della Cantore-A. Mario;

il rifacimento arretrato delle testate dietro all'Ala, che qui non sarebbe allineato, ma a denti di sega;

l'inutile demolizione per ricavare una pseudo arteria tutta a baionetta e a giro da Via Anfiteatro, Piazza S. Nicolò, Corte Nogara per finire in Via Leoni e con biforcazione che vada a sbattere sul Lungadige Rubele proprio nel sito più lontano dai ponti;

e un'infinità di pasticcietti interni, sparsi per ogni isolato, che non sono semplici diradamenti ma vorrebbero parere tronchetti di arterie, salvo finire in una corticciola qualsiasi.

E l'ampliamento? Già nel settore di Campagnola, verso l'ospedale, sono state respinte le migliori soluzioni dei 4 primi premiati per adottare quella dell'ultimo; ma più fuori è ancor peggio.

L'espansione di tutta la parte ovest (enorme) è fatta a macchia d'olio, impernata su strade parallele ad un nuovo

tronco di circonvallazione esterno e allungato: senza uno spiraglio di verde dalla campagna, ed investendo in pieno le vie del traffico esterno. Altrettanto fuori Porta Vescovo: tutti, anche i meno buoni dei cinque premiati avevano lasciato un respiro ad est delle mura scaligere; il piano municipale lottizza tutto, anche qui compattamente. E riesce perfino, di là dal sobborgo esistente che per logica spontanea era nato radiale, ad impiantare un sistema di finta circonvallazione, orientando cioè per trasverso i futuri sviluppi.

Ma Verona è troppo bella e cara agli italiani, e sorsero spontanee le proteste nell'assemblea stessa del Congresso Nazionale. Autorevolmente fu lasciato sperare che il problema venga studiato daccapo.

VIGEVANO presentava, con un plastico utilissimo, le tavole del progetto recentemente premiato a concorso ed ampiamente illustrato in « Urbanistica » (1). Qui basti accennare ai quartieri d'espansione, decisamente stellari, segnalando quello a nord-ovest, che anziché nascere dalla circonvallazione è organizzato sopra un vivo asse rivolto al centro.

Poche parole bastano per i piani parziali: ANCONA espose il risanamento del rione Porto, con isolati a gradoni; BOLOGNA, il concorso per la via Roma; CESENA una piccola sistemazione di ampliamento; MODENA un risanamento eccezionalmente fortunato, cioè una buona grande piazza risultante dalla demolizione di due ristretti isolati senz'altro toccare; e RAVENNA la sua zona dantesca.

A compensarci delle monotone, confuse, informi planimetrie per gli ampliamenti di RODI e di COO, stavano tre interessantissimi studi di massima per ADDIS ABEBA (2), GONDAR E DESSIE' (3).

Non mancavano, s'intende, SABAUDIA, LITTORIA, PONTINIA, APRILIA a tutti note; e non mancava ROMA, ma i convenuti non s'indugiavano sui plastici nell'aula semibuia, quando fuori le stesse sistemazioni già in atto, e quelle sempre più numerose compiute negli ultimi anni, richiamavano più direttamente, splendendo al sole di primavera, l'ammirazione e l'orgoglio di tutti noi.

Questa rassegna, inevitabilmente arida e lunga, non mi consente d'aggiungere quelle riflessioni conclusive che però, spero, lo studioso potrà ricavare da sé. Il contrasto, che Piccinato segnalava alla Mostra del '29 tra una concezione antiquata e scadente, ed un'altra fresca, modernissima, vero vanto di questa Italia fascista, il contrasto permane. Molto dobbiamo ancora rivedere (a cominciare dagli esiti dei primi concorsi urbanistici, e dai più vecchi piani ufficiali): e ci son da combattere, ancora, molte battaglie. Ma il progresso è innegabile, la sproporzione numerica non è più quella. E i sani principii urbanistici, proposti e svolti un po' dappertutto per lo spontaneo affiatamento dei migliori, formano oggi una dottrina, in continua evoluzione e perfezionamento, ma una dottrina innegabile, concorde, italiana.

Arch. ALBERTO ALPAGO-NOVELLO

(1) Ing. M. Loreti, 1933.

(2) Arch. Melis e Rocco, Ing. Bernocco.

(1) 1936, 1°.

(2) Arch. Guidi e Valle.

(3) Arch. Bosio.