STORIA DELL'URBANISTICA

ANNUARIO NAZIONALE DI STORIA DELLA CITTÀ E DEL TERRITORIO
diretto da Enrico Guidoni
Nuova Serie 3/1997

I PIANI REGOLATORI

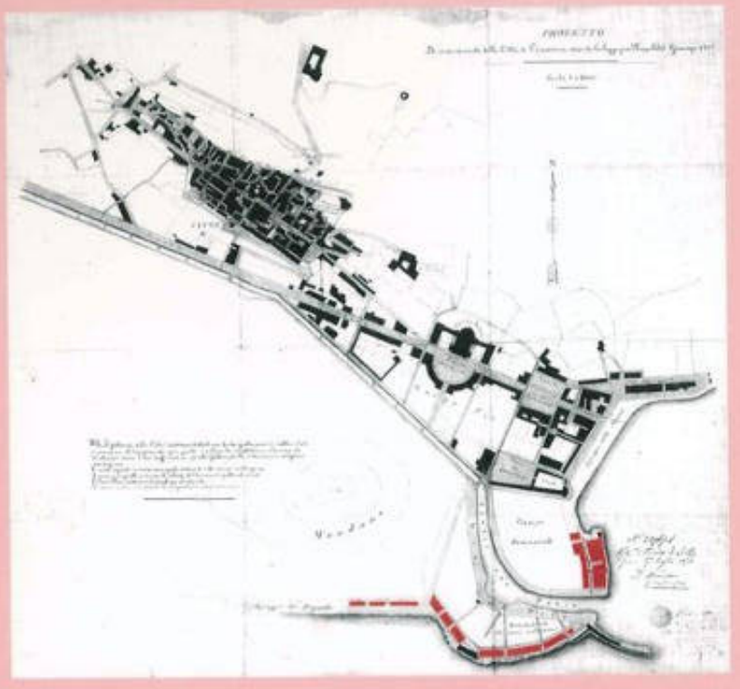
Volumi pubblicati

1/1995 - I REGOLAMENTI EDILIZI
2/1996 - LE STRADE ALBERATE

Edizioni Kappa
€ 21.00

1997
3
STORIA DELL'URBANISTICA - I PIANI REGOLATORI

STORIA DELL'URBANISTICA
1997
I PIANI REGOLATORI



STORIA
DELL'URBANISTICA

1997

STORIA DELL'URBANISTICA
ANNUARIO NAZIONALE DI STORIA DELLA CITTÀ
E DEL TERRITORIO diretto da Enrico Guidoni
Nuova Serie 3/1997

DIPARTIMENTO DI *ARCHITETTURA E ANALISI DELLA CITTÀ* DELL'UNIVERSITÀ DI ROMA "LA SAPIENZA"

DIPARTIMENTO *CASA-CITTÀ* DEL POLITECNICO DI TORINO

DIPARTIMENTO *CITTÀ E TERRITORIO* DELL'UNIVERSITÀ DI PALERMO

DIPARTIMENTO DI *URBANISTICA E PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO* DELL'UNIVERSITÀ DI FIRENZE

Consiglio scientifico
Carla Benocci, Giuseppe Carlone, Aldo Casamento, Teresa Colletta, Vera Comoli Mandracci, Gabriele Corsani, Luciana Finelli, Antonella Greco, Enrico Guidoni, Giovanni Maria Lupo, Paolo Micalizzi, Ugo Soragni, Donato Tamblè

Corrispondenti
Marco Cadinu, Vilma Fasoli, Maria Teresa Marsala, Marco Noccioli, Gabriella Orefice, Giulia Petrucci, Carlo M. Saladini, Laura Zanini

La redazione dell'annuario 1997 è stata curata da Gugliemo Villa

Direttore responsabile: Enrico Guidoni
Design & Editing: Studio Mariano
Editore: Edizioni Kappa, Via Silvio Benco, 2 - 00177 Roma - Tel. 06/273903-2147053 fax
Redazione: c/o Enrico Guidoni, Via Nicotera, 29 - 00195 Roma - Tel. 06/3223291

Autorizzazione del Tribunale di Roma del 29-4-1982 n. 174

In copertina: *Progetto di risanamento della città di Terracina secondo la legge per Napoli 15 gennaio 1885, 1885-1890* (Archivio centrale dello Stato).

STORIA DELL'URBANISTICA

1997

I PIANI REGOLATORI

EDIZIONI KAPPA

EDITORIALE

Dopo i regolamenti edilizi, «Storia dell'Urbanistica» prende in considerazione i piani regolatori, con il consueto taglio nazionale e senza nessuna concessione alle finalizzazioni e agli interessi progettuali cui spesso si riallacciano le indagini storiche.
La raccolta di studi pubblicata in questo volume non scaturisce da un convegno ma da una semplice esigenza scientifica: infatti una riflessione attuale, estesa ma puntualmente calata in realtà specifiche, su questa problematica appare non solo opportuna, ma assolutamente indilazionabile. Troppo spesso, infatti, si trascura, dei piani regolatori italiani redatti a seguito dell'unità nazionale, il valore di fonte, di documento, insieme ideologico, tecnico, cartografico, una fonte solo apparentemente più oggettiva di altre, ma nella realtà estremamente complessa, e quasi sempre contraddittoria. La necessità di una esegesi puntuale e di una metodologia capace di uno scandaglio in profondità scaturisce proprio dal contrasto tra la rassicurante perfezione dei piani e la loro pratica inattuabilità (che qualche volta è anche inattualità), dalla loro appartenenza a categorie differenziate, dal loro ineguale valore giuridico. Infine, un'analisi esaustiva dovrebbe comprendere anche la verifica, non solo delle ulteriori documentazioni cartacee, ma anche, in loco, *della loro incidenza reale sulle trasformazioni urbanistiche.*
Abbiamo citato, come riferimento tematico d'obbligo, i regolamenti edilizi e dobbiamo anche ricordare, tra i lavori che più direttamente hanno costituito un precedente a questo volume, il numero monografico di «Storia della Città» (n. 51, 1990), dedicato a Bari Moderna 1790-1990, *certamente uno dei tentativi più complessi e innovativi, anche per l'utilizzazione di tutte le fonti cartografiche, catastali, iconografiche, di ricostruire un processo di trasformazione di cui i piani, se non hanno costituito l'unica struttura portante, si sono certamente rivelati come il determinante strumento di previsione e di gestione. Ma è per la inderogabile necessità di procedere a studi più sistematici, sulla base di una comparazione su scala nazionale e internazionale, che alle indagini sui singoli progetti, ben conosciuti ma raramente indagati in modo approfondito (come il piano Giarrusso per Palermo) abbiamo pensato di affiancare la prima parte di un repertorio generale dei piani che, siamo certi, si rivelerà prezioso strumento per indagini ulteriori e per la futura necessaria integrazione con le innumerevoli fonti contenute negli archivi locali.*
Un aspetto non secondario del problema, che emerge con forza da questa raccolta di studi, è quello delle radici storiche della pianificazione urbana, legata certamente a diversi periodi e precise esperienze epocali, come furono quelle della fortificazione e, in età moderna e contemporanea, quelle legate all'igiene e al risanamento/recupero delle città antiche. Per il resto, almeno dall'età comunale in poi il risanamento o la ristrutturazione del nucleo centrale della città è stata sempre legata a particolari necessità di ampliamento, che hanno fatto risaltare l'esigenza di riconnessione non solo viaria tra centro e periferia, e di ridestinazione più o meno estesa degli edifici e delle aree di importanza nodale. Certamente, l'immagine tecnicamente aggiornata che il piano offre alla generalità dei cittadini raramente riesce non solo a tradursi in interventi reali, ma a durare nel tempo come progetto condiviso e come concreta prospettiva; ma

nel patrimonio culturale, nell'immaginario collettivo, nella storia della progettazione degli urbanisti, degli architetti e degli ingegneri nessuna idea e nessuna proposta va perduta (neppure i moltissimi progetti scartati in sede di concorso). Ecco perché la storia dei piani regolatori non va vista come sviluppo separato e sovrastrutturale rispetto alla materialità delle trasformazioni fisiche, ma come l'insieme di una moltitudine di azioni tese all'aggiornamento dell'immagine e degli equilibri urbani: un'insieme di progetti di diversa qualità ma tutti meritevoli di analisi in quanto espressioni, personali o collettive, di una vera e propria arte: l'arte di progettare le città.

Desideriamo ringraziare tutte le persone e gli enti che hanno reso possibile la realizzazione dell'annuario 1997: in particolare l'Archivio Centrale dello Stato, istituzione che conserva la massima parte dei piani regolatori ufficialmente approvati, e che ha messo a disposizione la sua documentazione fotografica.

E.G.

PIANI URBANISTICI NELLA RACCOLTA UFFICIALE DELLE LEGGI E DECRETI

Flavia Lorello

L'Archivio Centrale dello Stato è stato istituito nel 1953, subentrando all'Archivio del Regno nella funzione di conservare le carte delle amministrazioni centrali dello Stato a partire dal 1861.
Fin dagli esordi l'istituto si è connotato, oltre che per le sue funzioni istituzionali, anche per una sua autonoma presenza nel dibattito culturale. Ha infatti curato pubblicazioni, organizzato convegni, patrocinato mostre per favorire l'osmosi tra il patrimonio conservato ed un pubblico sempre più vasto, esigente e raffinato.
Ai consueti mezzi di corredo sono stati affiancati strumenti più sofisticati quali la Guida generale degli archivi e la Bibliografia, quasi un riepilogo condensato del significato assunto dalla presenza istituzionale.
La Guida fornisce informazioni sulla consistenza della documentazione, sugli estremi cronologici e, soprattutto, sugli uffici che l'hanno prodotta. La Bibliografia, invece, offre il panorama completo delle pubblicazioni che questa stessa documentazione hanno utilizzato. Le pagine del volume evidenziano come la storia della pianificazione territoriale sia stata uno dei filoni di ricerca più assiduamente coltivato. Ed evidenziano, altresì, la qualità della documentazione che ha emancipato la ricerca dal tradizionale orientamento estetizzante per focalizzarne l'attenzione sulle correlate tematiche economiche, sociali e giuridiche.
Forte di questa esperienza l'istituto si è impegnato in un ambizioso programma di ampliamento delle fonti disponibili e della loro valorizzazione.
A partire dagli anni '80 sono stati acquisiti gli archivi di eminenti personalità della cultura architettonica nazionale come G. Pediconi, M. Paniconi, L. Moretti, G. Minnicci, M. Marchi, E. e G. Caniggia, R. Morandi. Le loro carte si sono aggiunte agli atti di alcuni dicasteri essenziali per il nostro punti di vista come i Lavori Pubblici, la Pubblica istruzione e l'Agricoltura industria e commercio, nonché ad alcuni archivi fascisti ed alla Raccolta ufficiale delle leggi e decreti. Sono stati peraltro acquisiti anche archivi di persone giuridiche quali l'Opera nazionale combattenti, la Società italiana condotte d'acqua, il Consorzio nazionale per il credito agrario, meglio conosciuto come Melior consorzio, e la Società generale immobiliare.
Tutta questa documentazione, in ragione della sua natura e della appartenenza temporale, ospita sistematicamente materiali che si differenziano dalle scritture tradizionali. Allegati ai fascicoli troviamo cartografie, stampati, foto, diapositive e film.
Si pongono quindi, problemi di approccio ed inventariazione perché il pregio e la rilevanza dei pezzi si accompagna alla loro dispersione parcellizzata entro la serie documentaria. Di conseguenza da un lato occorre evidenziarne adeguatamente la presenza, dall'altro salvaguardarne la contestualizzazione per non circoscriverne le possibili chiavi di lettura riducendone la portata storiografica.
Anche quando tale documentazione atipica struttura segmenti d'archivio ben individuati ed autonomi, continua a proporre rilevanti problemi descrittivi ed esegetici essendo pervenuta con indicazioni estremamente generiche e limitative della lettura.
Le tecnologie informatiche sembrano offrire, a riguardo, soluzioni difficili da contemplare coi sistemi manuali di lavorazione.
Per questo motivo l'ACS, che già se ne avvaleva per la stesura degli inventari, ha elaborato un progetto per il trattamento informatico del patrimonio sia cartografico che fotografico secondo un accostamento del tutto pertinente poiché le relative problematiche sono assolutamente paragonabili. Le fi-

nalità di fondo sono la conservazione ottimale degli originali e la massima diffusione di informazioni adeguate per gli studiosi.
Sul piano strettamente operativo si vuole creare una banca dati articolata su più livelli sia per individuare correttamente e velocemente l'unità archivistica di riferimento, sia eventualmente, per indagarne i contenuti. Si vuole anche apprestare una banca immagini che consenta la visualizzazione su schermo del documento sia per consultarlo che per riprodurlo, qualora ciò sia consentito.
In questa sede faremo esclusivo riferimento a ciò che concerne la cartografia.
La sperimentazione è partita dalla Raccolta ufficiale delle leggi e decreti, e più in particolare, dai testi corredati da allegati specifici. La ricerca abbraccia il periodo che va dal 1860 al 1972. Il denominatore comune è offerto dall'assetto territoriale benché si possano enucleare sei diverse aree tematiche:
1) *Creazione di «servitù militari»*.
Comprendono le disposizioni relative a fabbricati o porzioni territoriali vincolate dalle competenti autorità. Il loro numero complessivo ammonta a 270 in un arco di tempo che va dal 1865 al 1933.
2) Definizione e/o variazione di *«circoscrizioni territoriali comunali»*.
Comprendono circa 600 provvedimenti, approvati tra il 1865 ed il 1972, che regolamentano la gestione del territorio comunale, secondo la seguente casistica:
– precisazioni di confini, distacchi o aggregazioni di frazioni, permute di territorio;
– ripartizioni patrimoniali tra comuni legate alla variazione dei confini;
– cambi di denominazione;
– costituzione di nuovi comuni; qui troviamo, tra il 1930 e il 1938, i provvedimenti per la costituzione di Mussolinia, legge n. 1869 del 1930, Sabaudia, legge n. 2004 del 1935, Aprilia, legge n. 669 del 1936, Carbonia, legge n. 2189 del 1937, Pomezia legge n. 935 del 1938. Ritorneremo su questi nuclei urbani parlando di piani urbanistici, in quanto il loro territorio fù oggetto di pianificazione spesso preceduta da concorsi o studi particolari;
– ultimi, tra il 1954 ed il 1972, si annoverano i provvedimenti relativi al trasferimento o consolidamento del nucleo abitativo in conseguenza di dissesti geologici.
3) Costituzione di *«enti, consorzi e comprensori di bonifica»*.
Sono qui raggruppate le disposizioni relative alla creazione, alla gestione ed alla delimitazione delle aree di intervento di ciascun ente, o anche quei provvedimenti che ne hanno modificato l'assetto giuridico nel corso del tempo.
Ad essere istituiti prioritariamente furono, nel 1922, gli enti operanti in Calabria, Toscana e Campania. Successivamente il T.U. del 1923 regolamentò i rapporti tra Stato e privati nell'ambito della materia fissando le rispettive competenze. Di conseguenza, soprattutto il 1928 ed il 1929, furono costituiti numerosi consorzi privati che diedero luogo a specifica legislazione.
A partire dal 1949 furono invece istituiti i «Comprensori di bonifica», già previsti dal R.D. 21 del 1933, cui seguirono, dal 1955, i «Comprensori di bonifica montana» la cui attività è tuttora diffusa in tutto il territorio nazionale.
4) *«Opere pubbliche»*.
Sono inserite in questa categoria esclusivamente le opere per le quali era necessaria l'approvazione degli organi parlamentari. È il caso della costruzione di alcune strade provinciali o nazionali, di opere idrauliche, di idroscali, porti, aeroporti, o anche di opere relative a fabbricati o aree soggette ad esproprio per ragioni di pubblica utilità.
La tipologia comprende, per assimilazione, anche l'approvazione delle convenzioni stipulate tra enti pubblici e privati i quali, nel secondo decennio del secolo, impiantavano e gestivano linee tramviarie urbane. Tra il 1911 e il 1924 troviamo, quindi, gli atti che riguardano le tramvie realizzate a Roma, Napoli, Torino, Milano, Bergamo, Vicenza, Padova, Como, Modena e Palermo.
5) Assoggettamenti di aree a *«vincolo ambientale»*.
Sono qui compresi i testi legislativi, ovviamente accompagnati da cartografie, relativi alla delimitazione dei parchi nazionali d'Abruzzo, del Gran Paradiso, e dello Stelvio.
6) Approvazione di *«strumenti urbanistici»*.
Questo gruppo è certamente il più consistente; accanto a 350 provvedimenti legislativi, si annoverano 1200 allegati cartografici e circa 190 allegati documentari.
La serie si sviluppa, senza soluzione di continuità, lungo un arco temporale che va dal 1865 alle soglie degli anni settanta quando la legge «ponte» e la delega alle Regioni della materia urbanistica modificarono la titolarità delle competenze. Fino al 1970, comunque, mappe, disegni, relazioni ed elenchi di proprietà espropriande integrano sistematicamente i testi.
L'insieme riveste, dal nostro punto di vista, il massimo interesse poiché l'ampiezza del periodo considerato, la diversità intrinseca degli atti, la varietà, qualitativa e numerica dei materiali di supporto, ne fanno lo strumento ideale a verificare le potenzialità del progetto informatico, sia per la gestione dati, sia per l'orientamento della ricerca, sia infine, per l'acquisizione e restituzione su schermo delle immagini.
È bensì vero che i piani urbanistici varati a partire dal 1865 non si esauriscono con quanto documentato nella Raccolta ufficiale delle leggi e decreti. I soggetti investiti di potestà normativa erano diversi sicché bisogna attingere anche da altre fonti per ricomporre il quadro complessivo. Ciò non di meno quanto conservato dall'Archivio Centrale resta insostituibile per chi voglia approfondire l'argomento. In nessuna altra parte esistono nuclei documentari altrettanto organici e sistematici. Alcuni strumenti editoriali tra cui, per esempio, il Bollettino ufficiale del Ministero dei lavori pubblici, consentono di recuperare i testi legislativi. Mai però, è possibile consultare, per loro tramite, la cartografia, e a volte neppure le scritture allegate al dettato. In ragione di ciò riteniamo utile, in questa sede, offrire uno spaccato della documentazione presentandola cronologicamente ed illustrando anche i criteri di schedatura.

I primi piani di intervento risalgono agli anni immediatamente posteriori alla unificazione. Governo e Parlamento furono allora chiamati a predisporre ed a regolamentare il risanamento dei centri cittadini. Per questo motivo, nella legge 8 giugno 1865, n. 2321 relativa alla unificazione del Regno, erano previste norme che permettevano ai Consigli comunali di dotarsi di regolamenti edilizi. Pure nel 1865 fu varata quella che viene considerata la prima legge italiana in materia urbanistica, la «legge sugli espropri», la quale, ai capi VI e VII, prevedeva piani regolatori e/o di ampliamento.
Il cosiddetto piano regolatore poteva essere adottato dai comuni superiori a 10.000 abitanti e dava indicazioni circa gli allineamenti da osservarsi nei settori urbani interessati da operazioni di diradamento.
I piani di ampliamento, a differenza dei precedenti, potevano essere adottati da tutti quei comuni che manifestavano obiettive necessità di espansione, e dettavano vincoli cui attenersi nell'edificazione di nuovi immobili.
Ciò nonostante, fino al 1888, sono reperibili quantità di materiali molto modeste. Mancano tra l'altro i piani regolatori di Roma del 1873 e del 1883.
Le cause del fenomeno sono molteplici, e comunque riferibili alle vistose carenze della normativa in vigore. Gli enunciati della legge sull'esproprio risultano senz'altro generici, ed anche poco chiari, difettando sia riguardo il contenuto del piano, sia riguardo ai modi della compilazione. Inoltre l'onere esecutivo era integralmente demandato ai tecnici comunali, largamente inidonei in ragione di una scarsa preparazione. Conta soprattutto, tuttavia, che non fossero identificate chiaramente le autorità deputate a governare la materia, né le condizioni necessarie al perfezionamento dell'atto giuridico.
Le interpretazioni si accavallarono ed anche i provvedimenti normativi risultarono molto disomogenei sul piano diplomatistico. Alcuni di essi appartenevano ad un genere esonerato dalla registrazione sicché non compaiono nella Raccolta ufficiale delle leggi e decreti.
In realtà gli strumenti approvati, almeno fino al 1910, più che «piani urbanistici», si possono definire una esplicazione del concetto di «pubblica utilità» enunciato dalla legge 2359 del 1865.
Tuttavia, la possibilità delle amministrazioni comunali di intervenire su aree delimitate del nucleo urbano trovò larga diffusione sia nei piccoli che nei grandi centri. Talora si trattava di misure «igienico ambientali» intese a rimuovere disagi correlati alla totale mancanza di opere idrauliche e fognarie; in altri casi si avviavano operazioni di diradamento e allineamento con il solo scopo di creare nuovi spazi al traffico.
Una delle città dove l'indirizzo si affermò maggiormente è Napoli a cui si riferiscono proprio i primi due decreti registrati, il r.d. 12 luglio 1874, n. 2021 ed il r.d. 25 dicembre 1883, n. 1791, entrambi «dichiarazioni di pubblica utilità per la piazza di Napoli».
Ma anche a Genova e Roma fu seguita la stessa prassi: dichiarazione di pubblica utilità per interventi circoscritti a poche aree centrali.
In molti centri, però, accanto ai problemi di risanamento già si manifestavano gli effetti dell'incipiente urbanesimo. Ebbero così luogo i primi tentativi di regolamentare l'attività edilizia che si sviluppava al di fuori del perimetro urbano.
A tale riguardo l'archivio ospita il piano regolatore di Bologna del 1889, il «piano d'ampliamento per il circondario esterno» di Milano, sempre del 1889, ed il piano regolatore di Torino del 1908.
Per la città di Genova sono presenti i numerosi «piani di zona» che l'amministrazione comunale elaborò nel tentativo di pianificare lo sviluppo del territorio cittadino. Nel 1883 il piano per la località di Castelletto e Montegalletto; nel 1903 il piano per l'ampliamento verso la «collina di S. Francesco d'Albaro», decreto n. 65; nel 1905 il piano per il sestriere di S. Teodoro, decreto n. 466; nel 1913 per la Valle di S. Ugo, decreto n. 766.
Estremamente interessante è, per noi, il piano di risanamento di Palermo, del tutto atipico in confronto ai contemporanei.
Il piano, commissionato dal Consiglio comunale all'ingegnere F. Giarusso nel 1865, fu approvato nel 1894. Esso prevedeva la sovrapposizione di una nuova maglia viaria all'antico tessuto urbano. Notizie in merito sono reperibili anche presso altre fonti. L'interesse, però, risiede nella presenza, accanto al testo del decreto di un insieme di allegati grafici e documentari. Tutti i piani precedentemente citati, oltre che parziali sono corredati da una sola planimetria dell'abitato rappresentativa

degli interventi ipotizzati, ed anche, a volte, da una relazione esplicativa delle disposizioni, dei vincoli e dei tempi di attuazione. Nel caso di Palermo, invece si notano sensibili diversità. La planimetria generale della città è rappresentata in 8 tavole. Le disposizioni di esproprio sono rappresentate in altre 10 tavole relative ad altrettante zone catastali. Le scritture allegate, infine, forniscono, accanto alla relazione tecnica, gli elenchi delle proprietà immobiliari «investite» dal procedimento di esproprio, con il calcolo della relativa rendita. Complessivamente, quindi 11 unità cartografiche accompagnate da altrettante unità documentarie.

Si tratta, dunque, di un piano filologicamente molto preciso, ed anche attento alle implicazioni di natura economico-politica.

Palermo rimase, tuttavia, un'eccezione. Le amministrazioni ed i tecnici continuarono ad operare sulla falsariga del modello genovese.

L'amministrazione comunale di Torino, nel 1908, tentando di dare un indirizzo alla crescita della città, approvava un piano regolatore, completato dieci anni dopo, per «l'ampliamento e la sistemazione della zona collinare».

A Napoli, tra il 1913 e il 1918, rileviamo l'approvazione di cinque piani diversi, ognuno elaborato e adottato dal Comune allo scopo di risanare e correggere lo sviluppo di un singolo settore della città.

In questo stesso periodo l'ingegnere De Simone elaborò un piano generale che sembrava adeguato al riequilibrio del tessuto urbano malgrado vistose carenze correlate all'assenza di una analisi approfondita della situazione preesistente, ed una certa rigidità di soluzioni. Purtroppo il suo progetto, approvato dal Comune nel 1915, e dalle autorità centrali nel 1920 con decreto n. 1141, non divenne mai operante.

Nel frattempo, soprattutto a cavallo della prima guerra mondiale, a causa dell'espansione abitativa, giunsero a maturazione esigenze che la legge sugli espropri lasciava insoddisfatte. Si avvertiva l'urgenza di una legge quadro generale. Il problema fu risolto varando caso per caso provvedimenti che dettavano sia l'impostazione generale cui ispirarsi, sia le linee operative. È il caso del piano regolatore di Savona, legge n. 807 del 1913, ed infine di Milano, legge n. 866 del 1912. Per il capoluogo lombardo il «piano generale edilizio e di ampliamento» fu elaborato dall'ingegnere comunale A. Pavia, sotto la responsabilità dell'ingegnere capo G. Masera.

Successivamente, a partire dalla seconda metà degli anni venti si assiste ad un infittirsi delle iniziative pubbliche e la documentazione stessa diventa più variegata con presenze riscontrabili in serie archivistiche diverse, anch'esse conservate presso l'Archivio centrale dello Stato. Tuttavia la Raccolta ufficiale delle leggi e decreti conserva la sua preminenza perché consente di leggere sistematicamente gli interventi sui centri urbani e sui nuclei storici, la diffusione e la frequenza della pratica dei concorsi per l'elaborazione dei piani urbanistici, e infine, la pianificazione delle «nuove città».

In quegli anni diverse amministrazioni comunali continuarono a concepire progetti limitati ai quartieri centrali delle città il cui sfondo culturale, però, non era più quello che aveva dato origine ai primi piani di risanamento. Le operazioni di diradamento ed abbattimento generalizzati, seppure ancora giustificate da ragioni di risanamento igienico, o da necessità infrastrutturali, erano frutto di una sensibilità diversa; entrava in gioco l'esigenza del regime di dare una nuova immagine alle città, o per dirla con le parole di Paolo Sica «di stampare il proprio sigillo sulla realtà fisica dell'Italia».

A quel contesto appartengono i piani redatti per i centri di Brescia, Forlì, Bari, Siena, Varese, Modena, Lecce, Taranto, Brindisi, Terni, Catanzaro, Teramo e Padova.

Molti di questi ebbero un iter progettuale lunghissimo iniziato diversi anni prima con un bando di concorso; per altri invece, le amministrazioni diedero incarico direttamente a progettisti politicamente affidabili.

La cartografia presente nella «Raccolta ufficiale delle leggi e decreti» è quella definitiva, ovvero, accolta e fatta propria dagli uffici tecnici comunali che erano anche, formalmente, i firmatari dei progetti. Di conseguenza restano in ombra gli effettivi autori degli stessi che agivano in veste di collaboratori o supervisori degli uffici comunali. Il panorama relativo alla cultura urbanistica del ventennio si conclude con la fondazione delle città nuove.

Si è già dato conto del fenomeno, qui si intende solo segnalare i piani urbanistici che furono elaborati per l'occasione.

Si tratta di Littoria del 1935, di Carbonia del 1940, di Apuania del 1941. Nel caso di Littoria e Carbonia la progettazione fu affidata a professionisti che, pur dovendosi attenere al dettagliato e rigido programma suggerito dalle autorità politiche, approdarono a risultati rilevanti, ampiamente documentati nelle nostre carte. Numerose, tuttavia, furono anche le amministrazioni comunali le quali affidarono la scelta dei loro piani urbanistici al sistema del concorso pubblico; tra queste si segnalano Foggia, Como, Bolzano, Pavia e Mantova.

La documentazione registra le modifiche intervenute nella tipologia di elaborazione e presentazione le quali certamente preludevano ad un mutamento più profondo in via di maturazione.

A maggior chiarimento merita di essere descritto il caso di Como. Il piano, approvato il 15/11/1937, era stato, nel 1934, oggetto di concorso nazionale e vinto dal gruppo Bottoni-Dodi-Giussani-Lingeri-Pucci-Terragni-Uslenghi. Esso fu comunque rielaborato dai tecnici comunali.

Non si entra nel merito della sua validità urbanistica. Tuttavia la complessità numerica e tipologica degli allegati rivela un approccio diverso e più evoluto alla materia.

La cartografia, che in passato dava conto solamente del risultato finale dell'elaborazione, in questo caso ci mostra l'iter progettuale nel suo complesso permettendoci di indagare e valutare tutte le fasi del lavoro, dall'analisi preliminare al progetto finale.

Le tavole grafiche sono complessivamente 21 così disposte in sequenza: zonizzazione, trasporti urbani ed extraurbani, densità di popolazione, diagrammi dell'affollamento scolastico, ampliamento e sviluppo previsto nel territorio comunale, interventi nel centro storico con la specifica degli espropri.

A completamento si colloca la veduta assonometrica della sistemazione di uno dei quartieri della città.

Sulla medesima falsariga si situano i piani di Udine del 1938, Pavia, Sassari e Bolzano del 1941.

In sostanza le fonti diventano di per se stesse, ancor prima dei loro contenuti, l'indice di un cambiamento che prese corpo nel 1942. Le pressioni delle amministrazioni per dotarsi di mezzi idonei alla gestione territoriale approdarono all'approvazione di una nuova legge urbanistica.

Si tratta di un testo molto meglio strutturato ed organico di quanto lascerebbero supporre le gravose condizioni politico-militari.

Accanto al piano regolatore erano previsti il piano territoriale di coordinamento e il piano particolareggiato di esecuzione. L'applicazione tuttavia, fu rinviata al dopoguerra e anzi, anche allora, fu accantonata per anni di fronte all'emergenza della ricostruzione che approdò alla emanazione di leggi speciali e urgenti. Di conseguenza, almeno fino al 1955, ma anche oltre, le fonti della Raccolta ufficiale leggi e decreti appaiono modeste. Troviamo soltanto una sequenza di varianti di piani già in vigore, o l'approvazione di piani particolareggiati di esecuzione.

Dal 1955 al 1970 si contano per la città di Roma un numero impressionante di piani particolareggiati o di varianti degli stessi. Lo stesso si può dire per Napoli e Milano.

I materiali di corredo hanno acquisito, in questa ultima fase, una veste quasi standardizzata. Gli atti ospitano sistematicamente la relazione tecnica e le disposizioni relative agli espropri. La cartografia, invece, è generalmente composta da planimetrie di diverse scale metriche in numero sufficiente ad illustrare le trasformazioni preventivate. Raramente vengono fornite altre indicazioni quali profili stradali, sezioni, prospetti, o anche planovolumetrie dell'intervento.

Dopo la precedente sommaria ricapitolazione della «Raccolta ufficiale delle leggi e decreti» intesa quale fonte per la storia della pianificazione territoriale, si comprende perché l'Archivio centrale dello Stato abbia prescelto proprio questa serie per sperimentare nuovi e diversi programmi di intervento. L'inventario tradizionale, strutturato secondo l'ordine cronologico, forniva un'unica chiave d'accesso, peraltro subordinata alla conoscenza aprioristica di data e numero del provvedimento legislativo. Le ricerche per luoghi, che costituiscono la modalità più diffusa in materia urbanistica, restavano di fatto inibite in ragione del tempo necessario, nonché per i rischi elevati ed ineliminabili di errori o distrazioni. Lo stesso vale, in misura infinitamente maggiore, per le ricerche impostate sulle persone fisiche, progettisti o più in generale redattori di documenti.

Il trattamento informatico consente, invece, di rimediare a tali inconvenienti. Le ricerche possono ancora fondarsi sul numero e sulla data di approvazione delle leggi. Possono, però, effettuarsi anche a partire dai dati topografici, dalle persone fisiche, ed infine, sul titolo delle unità documentarie allegate alla mappa.

A questo scopo è stata elaborata una scheda articolata in 5 file. Il primo, riservato al provvedimento legislativo, richiede data, numero di approvazione e titolo dello stesso, accanto alla indicazione quantitativa degli allegati documentari e cartografici. I primi due campi, data e numero, assolvono anche alla funzione di raccordo tra i diversi files. Il secondo di questi ultimi accoglie l'analisi dei materiali di corredo e si articola in tre aree. La prima accoglie i dati estrinseci del supporto intendendolo come entità fisica; la seconda è riservata ai predicati tecnici, mentre la terza costituisce un area ausiliaria riservata ad annotazioni circa lo stato di conservazione ed eventuali limiti frapposti alla consultabilità ed alla fotoriproduzione. I file 3° e 4° sono rispettivamente destinati ai redattori delle unità documentarie e cartografiche. Infine, nel file 5° sono collocate le informazioni relative all'area territoriale. Per la definizione di questa ci siamo attenuti ad un canone prevalentemente giuridico utilizzandone la terminologia: regione, provincia e comune. A completamento, tuttavia, è stata utilizzata anche una ulteriore sottopartizione, la «località», per consentire l'accesso ad articolazioni del territorio comunale come quartiere, frazione, contrada, via, piazza, ecc. che altrimenti sarebbero state espulse dalla banca dati pur costituendo spesso il canale preferenziale del ricercatore.

L'ATTIVITÀ URBANISTICA IN ITALIA TRA IL 1860 ED IL 1945: INDICE CRONOLOGICO

PARTE I, 1860-1918

a cura di Guglielmo Villa

Nota introduttiva

L'indice nasce dall'esigenza di comporre un quadro cronologico quanto più possibile completo dell'attività urbanistica italiana nel periodo compreso tra l'unità e il secondo conflitto mondiale, che possa costituire, tra l'altro, un affidabile strumento di studio. A tal fine, per limitare al minimo i margini di aleatorietà, la ricerca è stata orientata esclusivamente verso gli strumenti urbanistici approvati e, quindi, effettivamente operanti, almeno ad un livello potenziale.

Per la redazione di questo lavoro sono state utilizzate prevalentemente fonti di carattere ufficiale: provvedimenti originali di approvazione, conservati presso l'Archivio Centrale dello Stato, nel fondo della Raccolta ufficiale leggi e decreti (indicati con l'abbreviazione A.C.S.); provvedimenti riportati nella edizione a stampa della *Raccolta Ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia* (R.U.L.D.) e, per gli anni compresi tra il 1900 e il 1918, quelli riportati nel *Bollettino Ufficiale del Ministero dei Lavori Pubblici* (B.U.M.LL.PP.). A queste si è aggiunta, inoltre, una fonte che potremmo definire ufficiosa, ma che assume un grande interesse, per la mole delle informazioni contenute, costituita dall'*Annuario delle città italiane* un volume redatto a cura di Virgilio Testa e Vincenzo Civico, edito dall'Istituto Nazionale di Urbanistica nel 1934.

I provvedimenti di approvazione (leggi, regi decreti e decreti luogotenenziali) sono stati registrati anno per anno, con rigoroso ordine cronologico. Per rendere più agevole la consultazione, poi, nei casi riguardanti progetti di varianti sono stati riportati in nota, ove possibile, i riferimenti ai piani originari e alle precedenti varianti registrate.

Per ciò che riguarda i provvedimenti di approvazione delle richieste di applicazione della legge n. 2892 del 15 gennaio 1885 (legge per Napoli) ci si è limitati a registrare esclusivamente i decreti che fanno esplicito riferimento a un piano o a un progetto di risanamento.

Per maggior completezza si è ritenuto di dover includere nell'indice anche i provvedimenti relativi alle città delle colonie.

Nella titolazione di piani e progetti è stata conservata, ove possibile, la denominazione originaria. Nei casi di discordanza tra i dati riportati dall'Annuario e quelli registrati nelle fonti ufficiali è stata data preferenza a queste ultime, a meno di palesi errori di stampa. La denominazione dei comuni, invece, è stata aggiornata in base alla attuale codificazione; così come alla odierna ripartizione amministrativa sono stati adeguati i riferimenti ai capoluoghi di provincia.

Quella presentata in questa sede è una prima parte del lavoro, relativa agli anni compresi tra il 1860 ed il 1918. Contestualmente alla pubblicazione della seconda parte, che avrà come termine cronologico *ante quem* l'anno 1945, è prevista anche la redazione di un indice toponomastico complessivo.

In conclusione desidero rivolgere un particolare ringraziamento a Enrico Guidoni, cui si devono l'ideazione del lavoro e l'impostazione metodologica della ricerca, e all'arch. Flavia Lorello, dell'Archivio Centrale dello Stato, per la collaborazione fornita nel reperimento di molte informazioni.

* * *

1860

Napoli, formazione di un quartiere occidentale a Chiaia. Dec. Ditt. Del 18 settembre (ANNUARIO, p. 99).

1863

Fratta Todina (PG), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 6 settembre (ANNUARIO, p. 113).

1864

Milano, formazione nuova piazza del Duomo e apertura della galleria Vittorio Emanuele e strade adiacenti. R.D. del 9 ottobre (ANNUARIO, p. 94).

1866

Firenze, piano regolatore. R.D. del 18 agosto (ANNUARIO, p. 55).

Firenze, costruzione delle vie Pico della Mirandola e Domenico Buonvicini. R.D. del 16 ottobre (ANNUARIO, p. 55).

1867

Gravina (BA), piano regolatore edilizio e di ampliamento. R.D. del 29 luglio (ANNUARIO, p. 19).

Genova, piano regolatore e di ampliamento per la regione Carignano. R.D. del 3 novembre (ANNUARIO, p. 65).

1868

Genova, piano regolatore e di ampliamento di Valle di S. Lazzaro. R.D. del 20 settembre (ANNUARIO, p. 65).

Milano, allargamento e sistemazione di alcuni tratti del corso Garibaldi. R.D. del 5 novembre (ANNUARIO, p. 94).

Genova, piano regolatore edilizio e di ampliamento. R.D. del 15 novembre (ANNUARIO, p. 65).

Torino, piano regolatore di ampliamento. R.D. del 27 dicembre (ANNUARIO, p. 159).

1869

Messina, piano regolatore di ampliamento. R.D. del 21 febbraio (ANNUARIO, p. 91).

Avola (SR), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 1 aprile (ANNUARIO, p. 150).

Genova, piano di via Assarotti tra le vie S. Caterina e S. Giuseppe e piazza Carlo Felice. R.D. del 14 agosto (ANNUARIO, p. 65).

Chiavari (GE), piano regolatore edilizio e di ampliamento. R.D. del 31 ottobre (ANNUARIO, p. 68).

1870

Brusimpiano (VA), allargamento del trivio Campagna. R.D. del 9 marzo (ANNUARIO, p. 174).

Venezia, allargamento di piazza S. Patermiano. R.D. del 20 marzo (ANNUARIO, p. 175).

Livorno, costruzione di un piazzale di comunicazione tra piazza Vittorio Emanuele ed il Portico Mediceo. R.D. del 23 marzo (ANNUARIO, p. 81).

Dovadola (FO), ampliamento della piazza. R.D. del 6 aprile (ANNUARIO, p. 62).

Agrigento, riordinamento della Porta di Ponte. R.D. del 10 aprile (ANNUARIO, p. 1).

Bologna, ampliamento del piazzale delle Due Torri. R.D. 10 aprile (ANNUARIO, p. 26).

Genova, allargamento vie: Larga, della Cella, del Porto a S. Pier d'Arena. R.D. del 1 maggio (ANNUARIO, p. 65).

Carmagnola (TO), apertura di una piazzetta presso il mercato delle granaglie. R.D. dell'11 maggio (ANNUARIO, p. 162).

Genova, piano regolatore edilizio per l'ampliamento di piazza Carignano. R.D. dell'11 maggio (ANNUARIO, p. 65).

Molfetta (BA), piano regolatore e di ampliamento. R.D. dell'11 maggio (ANNUARIO, p. 19).

Firenze, ampliamento e rettifica delle vie Panicale e S. Antonio. R.D. del 15 maggio (ANNUARIO, p. 55).

Arienzo (CE), allargamento e sistemazione della piazza del Mercato. R.D. del 9 giugno (ANNUARIO, p. 100).

Firenze, allargamento via del Ponte di Mezzo presso Borgo di Rifredi. R.D. del 25 giugno (ANNUARIO, p. 55).

Genova, variante al piano regolatore edilizio e di ampliamento[1]. R.D. del 18 luglio (ANNUARIO, p. 65).

S. Croce sull'Arno (PI), costruzione di una piazza nell'abitato. R.D. del 21 luglio (ANNUARIO, p. 120).

Corato (BA), piano regolatore e di ampliamento. R.D. del 28 luglio (ANNUARIO, p. 19).

Ventimiglia (IM), formazione di due piazzali uno allo sbocco della strada Nazionale presso il ponte sulla Roja, e l'altro allo sbocco della strada provinciale. R.D. del 9 agosto (ANNUARIO, p. 76).

Savona, formazione di una piazzetta all'incontro della via Paleocapa con la via Pia. R.D. del 14 agosto (ANNUARIO, p. 144).

Aidomaggiore (CA), formazione di una piazza e ampliamento di un passaggio presso la chiesa parrocchiale. R.D. del 21 agosto (ANNUARIO, p. 35).

Bugnara (AQ), ampliamento piazzale principale. R.D. del 28 agosto (ANNUARIO, p. 11).

Varazze (SV), allargamento vicolo S. Celso, dal vicolo di piazza Doria alla chiesa parrocchiale, e della via Lucca - Corsale. R.D. del 28 agosto (ANNUARIO, p. 146).

Napoli, formazione del nuovo rione Principe Amedeo. R.D. del 2 ottobre (ANNUARIO, p. 99).

Rivergaro (PC), apertura di una piazza per il mercato bestiame. R.D. del 1 dicembre (ANNUARIO, p. 118).

1871

Canosa di Puglia (BA), allargamento della piazza Boemondo. R.D. dell'8 gennaio (ANNUARIO, p. 19).

Lugnano (TR), ampliamento via di Mezzo. R.D. del 12 febbraio (ANNUARIO, p. 113).

Andorno Micca (BI), rettilineamento strada maestra dell'abitato. R.D. del 15 marzo (ANNUARIO, p. 178).

Biella, apertura di una nuova strada tra via Vernato e la stazione. R.D. del 19 marzo (ANNUARIO, p. 178).

Cannobio (VB), allargamento di via Motta e piazzetta attigua. R.D. del 30 marzo (ANNUARIO, p. 103).

Benevento, formazione di una piazza sul largo della chiesa di S. Spirito. R.D. del 3 aprile (ANNUARIO, p. 22).

Bevagna (PG), apertura di una nuova strada. R.D. del 4 aprile (ANNUARIO, p. 113).

Monza (MI), allineamento ed allargamento delle vie S. Maurizio e Porta di Lecco. R.D. del 30 maggio (ANNUARIO, p. 97).

Lavagna (GE), piano regolatore di ampliamento, apertura di quattro nuove vie, formazione di una piazza. R.D. del 13 giugno (ANNUARIO, p. 68).

Milano, apertura di via Genova. R.D. del 3 luglio (ANNUARIO, p. 94).

Firenze, allargamento delle vie Vittorio Emanuele e San Salvi. R.D. del 19 luglio (ANNUARIO, p. 55).

Benevento, formazione di una piazza avanti al teatro Vittorio Emanuele. R.D. del 5 agosto (ANNUARIO, p. 22).

Grottolella (AV), costruzione di una piazza. R.D. del 5 agosto (ANNUARIO, p. 16).

Siniscola (NU), ampliamento piazza adiacente alla chiesa parrocchiale. R.D. del 27 agosto (ANNUARIO, p. 105).

La Spezia, piano regolatore di ampliamento. R.D. del 20 settembre (ANNUARIO, p. 77).

S. Remo (IM), ampliamento di piazza Colombo e costruzione di un pubblico teatro. R.D. del 26 novembre (ANNUARIO, p. 76).

Genova, formazione di una piazza, di un giardino e di un tratto di strada in regione Marassi. R.D. del 14 dicembre (ANNUARIO, p. 65).

Rossiglione (GE), formazione di una piazza di accesso alla chiesa parrocchiale. R.D. del 14 dicembre (ANNUARIO, p. 69).

Firenze, ampliamento di via Grondi. R.D. del 21 dicembre (ANNUARIO, p. 55).

Varazze (SV), deviazione di un tronco della strada provinciale che attraversa l'abitato. R.D. del 30 dicembre (ANNUARIO, p. 146).

1872

Genova, piano regolatore di Montesano. R.D. del 15 gennaio (ANNUARIO, p. 65).

Milano, piano regolatore edilizio del circondario attraversato dalla nuova via Genova. R.D. del 15 gennaio (ANNUARIO, p. 94).

Piacenza, formazione di una piazza fra le vie Torricella, S. Lazzaro e Chiesa S. Saverio. R.D. del 18 gennaio (ANNUARIO, p. 118).

Roma, piano di esecuzione del quartiere Esquilino. R.D. del 25 febbraio (ANNUARIO, p. 133).

Craveggia (NO), modificazione alle vie interne dell'abitato. R.D. dell'11 aprile (ANNUARIO, p. 103).

Genova, prolungamento rettilineo di via Assarotti. R.D. del 23 giugno (ANNUARIO, p. 65).

Savona, piano regolatore per l'apertura di nuove vie nel quartiere Cassai - Calderai. R.D. del 23 giugno (ANNUARIO, p. 144).

Roma, piano per la costruzione del quartiere Castro Pretorio. R.D. del 30 giugno (ANNUARIO, p. 133).

Casamicciola (NA), ampliamento piazza dei Bagni. R.D. del 18 luglio (ANNUARIO, p. 100).

Frattamaggiore (NA), prolungamento e allargamento di varie strade. R.D. del 20 settembre (ANNUARIO, p. 100).

Roma, variante al piano di esecuzione del quartiere Esquilino[2]. R.D. del 29 settembre (ANNUARIO, p. 133).

Id., ampliamento e miglioramento delle vie delle Tre Pile, Chiavari, Gatta, Monte della Farina, S. Elena, Florida, dell'Olmo, Teatro Valle, del Corallo, della Rotonda. R.D. del 29 settembre (ANNUARIO, p. 133).

S. Maria Capua Vetere (CE), ampliamento strada da Mazzocchi. R.D. del 28 novembre (ANNUARIO, p. 101).

1873

Atripalda (AV), formazione di una piazza e rettificazione vie di accesso. R.D. del 16 febbraio (ANNUARIO, p. 16).

Padova, allargamento via S. Giuliano. R.D. del 16 marzo (ANNUARIO, p. 106).

Borzonasca (GE), formazione di una piazza. R.D. del 4 maggio (ANNUARIO, p. 68).

Umbertide (PG), ampliamento piazza Umberto. R.D. dell'11 maggio (ANNUARIO, p. 113).

Taurisano (LE), ampliamento della piazza. R.D. del 5 giugno (ANNUARIO, p. 80).

Ponte dell'Olio (PC), allargamento della strada comunale di Torrano. R.D. del 28 giugno (ANNUARIO, p. 118).

Torino, variante al piano regolatore di ampliamento per i quartieri di Vanchiglia, oltre Dora e S. Salvino[3]. R.D. del 29 giugno (ANNUARIO, p. 159).

Catania, piano regolatore edilizio e di ampliamento. R.D. del 24 luglio (ANNUARIO, p. 38).

Crotone, allargamento dell'abitato. R.D. del 3 agosto (ANNUARIO, p. 40).

Milano, completamento via Ugo Foscolo. R.D. del 3 agosto (ANNUARIO, p. 94).

Verona, riduzione a pubblica piazza e giardino di passeggio del terreno denominato Orto Botanico. R.D. del 17 agosto (ANNUARIO, p. 180).

Battaglia Terme (PD), formazione di una piazza e allargamento dell'attigua strada provinciale. R.D. del 31 agosto (ANNUARIO, p. 106).

Firenze, prosecuzione di via Benedetto da Fojano fino al viale di Poggio Imperiale. R.D. del 31 agosto (ANNUARIO, p. 55).

Ravenna, allargamento e rettilineamento via Corpus Domini. R.D. del 31 agosto (ANNUARIO, p. 126).

Roma, prolungamento della nuova via Nazionale. R.D. del 15 settembre (ANNUARIO, p. 133).

Livorno, sistemazione di piazza Carlo Poerio. R.D. del 3 ottobre (ANNUARIO, p. 81).

Sant'Antimo (NA), formazione di una piazzetta rimpetto alla chiesa parrocchiale. R.D. del 13 ottobre (ANNUARIO, p. 101).

Nervi (GE), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 6 novembre (ANNUARIO, p. 65).

S. Remo (IM), piano regolatore edilizio e di ampliamento. R.D. del 6 novembre (ANNUARIO, p. 76).

Corato (BA), varianti al piano regolatore e di ampliamento[4]. R.D. del 13 novembre (ANNUARIO, p. 19).

Nola (NA), ampliamento piazza Giordano Bruno e vicolo dei Fiorentini. R.D. del 13 dicembre (ANNUARIO, p. 100).

1874

Roma, allargamento via delle Stimmate. R.D. del 2 gennaio (ANNUARIO, p. 133).

Montichiari (BS), allargamento strada della frazione Trivello. R.D. del 26 marzo (ANNUARIO, p. 30).

Panicale (PG), costruzione di una piazza alla frazione di Tavernelle. R.D. del 26 marzo (ANNUARIO, p. 113).

Messina, apertura di una strada tra la strada S. Agostino e quella dell'Alto Basso. R.D. del 16 aprile (ANNUARIO, p. 91).

Gioiosa Ionica (RC), ampliamento borgata Marina. R.D. del 3 maggio (ANNUARIO, p. 129).

Rosignano Marittimo (LI), ampliamento e regolarizzazione della piazza nel villaggio di Vada. R.D. del 24 maggio (ANNUARIO, p. 81).

Roma, variante al progetto per il prolungamento della nuova via Nazionale[5]. Legge n. 1976 del 14 giugno (ANNUARIO, p. 133).

Napoli, ampliamento della piazza del Municipio. L. n. 2021 del 12 luglio (A.C.S. - R.U.L.D., XLII, p. 1636).

Genova, variante al piano per via Assarotti tra le vie S. Caterina e S. Giuseppe e piazza Carlo Felice[6]. R.D. del 26 luglio (ANNUARIO, p. 65).

Arzano (NA), allargamento della piazza. R.D. del 9 agosto (ANNUARIO, p. 100).

Varazze (SV), allargamento vicolo S. Antonio. R.D. del 29 agosto (ANNUARIO, p. 146).

Roccella Ionica (RC), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 13 settembre (ANNUARIO, p. 129).

Putignano (BA), piano regolatore e di ampliamento. R.D. del 19 settembre (ANNUARIO, p. 20).

Varazze (SV), sistemazione strada campagna. R.D. del 29 settembre (ANNUARIO, p. 146).

Castell'Umberto (ME), piano regolatore di ampliamento per la costruzione del nuovo quartiere sul colle S. Filippo. R.D. del 15 ottobre (ANNUARIO, p. 93).

Novara di Sicilia (ME), sistemazione piazza Bertolani e Novara. R.D. del 15 ottobre (ANNUARIO, p. 93).

Milano, allineamento ed allargamento delle vie Cappello e Cappellari. R.D. del 5 novembre (ANNUARIO, p. 94).

Piedicavallo (BI), formazione di una piazza nella frazione di Rovazza. R.D. del 5 novembre (ANNUARIO, p. 179).

Gerace (RC), piano regolatore e di ampliamento. R.D. del 15 novembre (ANNUARIO, p. 129).

Cremona, sistemazione della piazza Roma. R.D. del 24 dicembre (ANNUARIO, p. 46).

Genova, costruzione di una galleria a fianco del nuovo tronco di via Assarotti. R.D. del 26 dicembre (ANNUARIO, p. 65).

1875

Casola Valsenio (RA), allargamento via Borghetto. R.D. del 10 gennaio (ANNUARIO, p. 126).

Alba (CN), ampliamento di piazza Elvia. R.D. del 14 gennaio (ANNUARIO, p. 50).

Roma, prolungamento di via delle Fratte e costruzione di case operaie nella zona laterale. R.D. del 14 gennaio (ANNUARIO, p. 133).

Venezia, sistemazione del lato di levante della piazza S. Patermiano. R.D. del 17 gennaio (ANNUARIO, p. 175).

Grottaferrata (Roma), sistemazione di via Vittorio Emanuele ed attigua piazza. R.D. dell'11 febbraio (ANNUARIO, p. 136).

Casamicciola (NA), ampliamento e rettilineamento di piazza dei Bagni. R.D. del 21 marzo (ANNUARIO, p. 100).

Brivio (LC), apertura di una strada da S. Leonardo alla Piazza Centrale. R.D. dell'11 aprile (ANNUARIO, p. 42).

San Leo (PS), ampliamento ingresso della città. R.D. del 9 maggio (ANNUARIO, p. 115).
Tarquinia (VT), ampliamento delle vie Indipendenza e S. Giovanni. R.D. del 30 maggio (ANNUARIO, p. 182).
Torino, allargamento della via Corte di Appello. R.D. del 7 giugno (ANNUARIO, p. 159).
Città di Castello (PG), allargamento di via Cavour. R.D. del 17 giugno (ANNUARIO, p. 113).
Forlì, costruzione della nuova Barriera Ravaldino. R.D. del 6 luglio (ANNUARIO, p. 62).
La Spezia, ampliamento corso Cavour. R.D. del 10 agosto (ANNUARIO, p. 77).
Benevento, costruzione di un giardino pubblico. R.D. del 19 settembre (ANNUARIO, p. 22).
Id., ampliamento e sistemazione piazza del Teatro. R.D. del 10 novembre (ANNUARIO, p. 22).
Milano, apertura di una strada fra la piazza dei Mercanti ed il Cordusio. R.D. del 15 novembre (ANNUARIO, p. 94).
Carrara, piano regolatore di ampliamento e di abbellimento. R.D. del 28 novembre (ANNUARIO, p. 89).
Ventimiglia (IM), riduzione a pubblica piazza del terreno detto Casa Rotta. R.D. del 2 dicembre (ANNUARIO, p. 76).
Messina, prolungamento di piazza del popolo fino a via Seggiola. R.D. del 5 dicembre (ANNUARIO, p. 91).
Palermo, sistemazione piazzetta delle Croci. R.D. del 19 dicembre (ANNUARIO, p. 107).
Campo S. Martino (PD), ampliamento piazza pubblica. R.D. del 23 dicembre (ANNUARIO, p. 106).

1876

Broni (PV), allargamento via Arnaboldi. R.D. del 25 febbraio (ANNUARIO, p. 110).
S. Maurizio Canavese (TO), apertura di via Cavour. R.D. del 9 marzo (ANNUARIO, p. 162).
Impruneta (FI), formazione di una piazza nel già Comune di Galluzzo. R.D. del 15 aprile (ANNUARIO, p. 56).
S. Agata Fossili (AL), apertura di un nuovo tratto della via dell'Oratorio. R.D. del 19 aprile (ANNUARIO, p. 4).
Asolo (TV), costruzione di un piazzale al centro dell'abitato. R.D. del 23 aprile (ANNUARIO, p. 169).
Padova, ampliamento di via Pedrocchi. R.D. del 23 aprile (ANNUARIO, p. 106).
Torino, apertura di un nuovo tratto di via in prolungamento della via S. Agostino. R.D. dell'8 maggio (ANNUARIO, p. 159).
Roma, variante al progetto per il prolungamento della nuova via Nazionale[7]. Legge n. 3226 del 3 luglio (ANNUARIO, p. 133).
Milano, ampliamento della via Meravigli. Legge n. 3227 del 9 luglio (R.U.L.D., XLVIII, p. 1419).
Moliterno (PZ), ampliamento della piazza. R.D. del 9 agosto (ANNUARIO, p. 123).
Catanzaro, costruzione di un pubblico giardino o villa. R.D. del 17 settembre (ANNUARIO, p. 39).
Bra (CN), piano regolatore edilizio e di ampliamento. R.D. del 20 ottobre (ANNUARIO, p. 51).
Genova, piano regolatore e di ampliamento della regione Cavalletto e Manicomio. R.D. del 20 ottobre (ANNUARIO, p. 65).
Id., varianti al piano regolatore e di ampliamento per la valle di S. Lazzaro[8]. R.D. del 20 ottobre (ANNUARIO, p. 65).
Id., apertura di una strada tra piazza Acqua Verde e Cortina di Montegalletto. R.D. del 22 ottobre (ANNUARIO, p. 65).
Torino, due piani regolatori di ampliamento verso ponente. R.D. del 26 ottobre (ANNUARIO, p. 159).
Avola (SR), nuovo piano regolatore edilizio e di ampliamento. R.D. del 30 ottobre (ANNUARIO, p. 150).
Imola (BO), fognatura e sistemazione strade interne. R.D. del 9 novembre (ANNUARIO, p. 27).
Milano, piano regolatore di ampliamento del sobborgo di Porta Garibaldi. R.D. dell'11 novembre (ANNUARIO, p. 94).
Id., allargamento della via Conchetta. R.D. del 23 novembre (ANNUARIO, p. 94).
Pisa, costruzione rampe di accesso al ponte Solferino. R.D. del 23 novembre (ANNUARIO, p. 120).
Torino, prolungamento di via Bogino fra le vie Ospedale e Cavour. R.D. del 23 novembre (ANNUARIO, p. 159).

1877

Gallarate (VA), allargamento parziale della via dei Mercati. R.D. del 2 febbraio (ANNUARIO, p. 174).
S. Angelo (PS), allargamento e sistemazione via Nazionale. R.D. del 1 marzo (ANNUARIO, p. 115).
Rivoli (TO), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 15 marzo (ANNUARIO, p. 162).
Ovada (AL), piano di ampliamento. R.D. 20 marzo (ANNUARIO, p. 4).
Biella, piano regolatore di ampliamento. R.D. del 29 aprile (ANNUARIO, p. 178).
Avola (SR), piano regolatore di ampliamento per le adiacenze della stazione ferroviaria. R.D. del 5 maggio (ANNUARIO, p. 150).
Milano, piano regolatore edilizio e di ampliamento del suburbio di Porta Tenaglia. R.D. del 20 maggio (ANNUARIO, p. 94).
Napoli, esecuzione del traforo di Posillipo. R.D. del 20 maggio (ANNUARIO, p. 99).
Grosseto, formazione di una piazza nell'area dell'orto demaniale sulle vie Vinzaglio e S. Pietro. R.D. del 31 maggio (ANNUARIO, p. 72).
Mantova, allargamento via Agnello. R.D. del 31 maggio (ANNUARIO, p. 86).
Torino, prolungamento della via Madama Cristina. R.D. del 31 maggio (ANNUARIO, p. 159).
Genova, piano regolatore di ampliamento dal lato orientale nella parte piana delle frazioni suburbane. Legge n. 3908 del 20 giugno (A.C.S. - R.U.L.D., LI, p. 1575 - ANNUARIO, p. 65).
Crotone, abbattimento dei bastioni «Cavalieri» e «Orsini» e cortina che li unisce. R.D. del 26 luglio (ANNUARIO, p. 40).
Assisi (PG), ampliamento e sistemazione di via S. Quirico. R.D. del 5 agosto (ANNUARIO, p. 113).
S. Remo (IM), ampliamento piazza Colombo. R.D. del 24 agosto (ANNUARIO, p. 76).
Torino, piano regolatore per l'ampliamento e la sistemazione nella regione meridionale fra S. Salvario e la Barriera di Nizza. R.D. del 24 agosto (ANNUARIO, p. 159).
Catania, ampliamento e sistemazione di piazza Pescheria. R.D. del 23 settembre (ANNUARIO, p. 38).
Milano, variante al piano regolatore edilizio del circondario attraversato dalla nuova via Genova[9]. R.D. del 23 settembre (ANNUARIO, p. 94).
Saluzzo (CN), ampliamento piazza S. Maria. R.D. del 26 settembre (ANNUARIO, p. 51).
Torino, variante al piano regolatore di ampliamento per i quartieri di Vanchiglia, oltre Dora e S. Salvino[10]. R.D. del 13 ottobre (ANNUARIO, p. 159).
Id., variante al piano regolatore di ampliamento per il Borgo Dora[11]. R.D. del 19 ottobre (ANNUARIO, p. 159).
Genova, varianti al piano regolatore e di ampliamento per la regione Carignano[12]. R.D. del 24 ottobre (ANNUARIO, p. 65).
Milano, allargamento e sistemazione di via Commenda. R.D. del 30 ottobre (ANNUARIO, p. 94).
Roma, ampliamento di via Piè di Marmo. R.D. del 30 ottobre (ANNUARIO, p. 133).
Roma, ampliamento di via della Gatta. R.D. del 10 novembre (ANNUARIO, p. 133).
Pinerolo (TO), apertura di due nuove vie pubbliche una in prolungamento dello scalo ferroviario e l'altra della via Buscina. R.D. del 10 novembre (ANNUARIO, p. 162).
Savona, variante al piano regolatore di ampliamento[13]. R.D. del 2 dicembre (ANNUARIO, p. 144).

1878

S. Remo (IM), variante al piano regolatore edilizio e di ampliamento[14]. R.D. del 27 gennaio (ANNUARIO, p. 76).
Santeramo in Colle (BA), costruzione di una piazza per fiere, passeggiate ed altro. R.D. del 3 febbraio (ANNUARIO, p. 20).
Arezzo, ampliamento di piazza del Popolo. R.D. del 24 febbraio (ANNUARIO, p. 12).
Cividale del Friuli (UD), ampliamento e sistemazione del tratto di via Nazionale che attraversa l'abitato di Sanguarzo. R.D. del 24 febbraio (ANNUARIO, p. 172).
Roma, abbattimento di una casa fra piazza Montanara e l'Arco della Bufala. R.D. del 24 febbraio (ANNUARIO, p. 133).
Borzonasca (GE), formazione di una piazza e costruzione di una casa comunale. R.D. del 3 marzo (ANNUARIO, p. 68).
Padova, costruzione di una barriera, di un ponte di ferro e di una strada dalla via Vanzo al nuovo ponte. R.D. del 7 marzo (ANNUARIO, p. 106).
Ravenna, formazione di un pubblico giardino nell'area occupata da alcuni fabbricati. R.D. del 10 marzo (ANNUARIO, p. 126).
Rieti, demolizione Arco del Vescovado. R.D. del 10 marzo (ANNUARIO, p. 132).
Genova, variante al piano regolatore di Montesano[15]. R.D. del 14 marzo (ANNUARIO, p. 65).
Sarno (SA), ampliamento e sistemazione Palazzo Civico e sistemazione della piazza sulla fronte dello stesso edificio. R.D. del 27 marzo (ANNUARIO, p. 141).
Ugento (LE), ampliamento e sistemazione della piazza. R.D. del 31 marzo (ANNUARIO, p. 80).
Casale Monferrato (AL), allargamento della via Benvenuto San Giorgio. R.D. del 4 aprile (ANNUARIO, p. 4).
S. Vittoria in Matenano (AP), costruzione porta di ingresso all'abitato, stradone e piazza per fiere e passeggio. R.D. del 5 maggio (ANNUARIO, p. 14).
La Spezia, piano per l'allargamento del corso Cavour. R.D. del 16 maggio (ANNUARIO, p. 77).
Milano, apertura di una via di comunicazione fra il piazzale della stazione ferroviaria di Porta Genova e il ponte in ferro sul Naviglio Grande. R.D. del 16 maggio (ANNUARIO, p. 94).
Genova, variante al progetto per il prolungamento rettilineo di via Assarotti[16]. R.D. del 26 maggio (ANNUARIO, p. 65).
Pedaso (AP), prolungamento vicolo del Fico. R.D. del 26 maggio (ANNUARIO, p. 14).
Torino, nuovo piano regolatore edilizio di ampliamento per i quartieri posti a ponente del corso Vinzaglio ed a nord del corso Oporto. R.D. del 26 maggio (ANNUARIO, p. 159).
Id., variante al piano regolatore di ampliamento per la regione Valdocco[17]. R.D. del 3 giugno (ANNUARIO, p. 159).

Seregno (MI), costruzione di un rettifilo da via Vittorio Emanuele alla imboccatura di via Panca. R.D. del 13 giugno (ANNUARIO, p. 97).
Pescara, realizzazione di una piazza per i mercati in Castellammare Adriatico. R.D. del 17 giugno (ANNUARIO, p. 116).
Teggiano (SA), ampliamento e sistemazione della piazza principale. R. D. del 2 agosto (ANNUARIO, p. 141).
Valenza (AL), piano regolatore e di ampliamento. R.D. del 2 agosto (ANNUARIO, p. 4).
Milano, piano regolatore di ampliamento e di allineamento di via Andegari. R.D. del 23 agosto (ANNUARIO, p. 94).
Chieri (TO), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 28 agosto (ANNUARIO, p. 162).
Broni (PV), apertura d'una via tra le strade Fracchi e Murra. R.D. del 28 agosto (ANNUARIO, p. 110).
Torino, piano regolatore di ampliamento fra i corsi Vinzaglio, S. Avventore, la ferrovia di Milano e la nuova Piazza d'Armi. R.D. del 30 agosto (ANNUARIO, p. 159).
Id., due piani regolatori d'ingrandimento nelle regioni a sud e a nord della via S. Donato. R.D. del 13 settembre (ANNUARIO, p. 159).
Id., piano regolatore per la zona di Porta Susa. R.D. del 13 settembre (ANNUARIO, p. 159).
Bellinzago Novarese (NO), apertura di due vie e formazione di una piazza. R.D. del 29 ottobre (ANNUARIO, p. 103).
Avellino, sistemazione di strade di accesso alla caserma distrettuale. R.D. del 25 novembre (ANNUARIO, p. 15).
Bologna, allargamento del primo tratto di via Indipendenza (già via Malcontenti). R.D. dell'8 dicembre (ANNUARIO, p. 26).
Monza (MI), allargamento del tronco di via Vittorio Emanuele dalla chiesa di S. Maurizio al ponte di Lecco. R.D. dell'8 dicembre (ANNUARIO, p. 97).
Roma, arretramento del palazzo in piazza della Minerva, fra S. Chiara e la Palombella. R.D. del 29 dicembre (ANNUARIO, p. 133).

1879

Milano, prolungamento di via Carlo Alberto. R.D. del 5 gennaio (ANNUARIO, p. 94).
Nereto (TE), ampliamento piazza del Mercato. R.D. del 5 gennaio (ANNUARIO, p. 157).
Napoli, demolizione e bonifica dei fondaci della città. R.D. del 19 gennaio (ANNUARIO, p. 99).
Milano, allargamento di via S. Zeno. R.D. del 2 febbraio (ANNUARIO, p. 94).
Pisa, allargamento Lungarno, tra via Carrara e Caserma S. Vito. R.D. del 6 febbraio (ANNUARIO, p. 120).
Palazzo Canavese (TO), ampliamento piazza dello Statuto. R.D. del 13 febbraio (ANNUARIO, p. 8).
Randazzo (CT), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 13 marzo (ANNUARIO, p. 38).
Genova, variante al piano regolatore di ampliamento del lato orientale[18]. R.D. del 27 marzo (ANNUARIO, p. 65).
Varallo (VC), allargamento di un tratto di via Maggiore. R.D. del 27 marzo (ANNUARIO, p. 179).
Cittaducale (RI), sistemazione corso Vittorio Emanuele. R.D. del 6 aprile (ANNUARIO, p. 132).
Torriglia (GE), allargamento della piazza davanti la caserma dei RR. CC. R.D. del 18 maggio (ANNUARIO, p. 69).
Chiavari (GE), prolungamento di via Fieschi, piazza e diramazione con la via Eutela. R.D. del 19 giugno (ANNUARIO, p. 68).
Grotte (AG), ampliamento corso Garibaldi. R.D. 18 luglio (ANNUARIO, p. 1).
Caiazzo (CE), copertura canale di spurgo a mezzogiorno dell'abitato e, e sistemazione sullo stesso di una piazza con rampa di accesso al ponte che circoscrive. R.D. del 9 novembre (ANNUARIO, p. 23).
Bologna, allargamento e regolarizzazione del Prato di S. Francesco (ora piazza dei Marchi). R.D. del 30 novembre (ANNUARIO, p. 26).

1880

Luserna S. Giovanni (TO), piano regolatore di ampliamento. R.D. dell'8 gennaio (ANNUARIO, p. 162).
Celle Ligure (SV), prolungamento di via Stefano Boagno, formazione di un giardino pubblico e costruzione casa comunale. R.D. del 19 febbraio (ANNUARIO, p. 146).
Chiasso (CO), strada da Alessandria alla Svizzera nel Gran San Bernardo: traversa dell'abitato.R.d. n. 5318 del 19 febbraio (A.C.S.).
Ivrea (TO), strada da Alessandria alla Svizzera nel Gran San Bernardo: traversa dell'abitato.R.d. n. 5318 del 19 febbraio (A.C.S.).
Susa (TO), strada da Alessandria alla Svizzera nel Gran San Bernardo: traversa dell'abitato.R.d. n. 53 18 del 19 febbraio (A.C.S.).
S. Salvatore Telesino (BN), apertura e costruzione di due strade perpendicolari tra loro fuori dell'abitato. R.D. del 25 febbraio (ANNUARIO, p. 23).
Portici (NA), formazione di una piazza difronte alla chiesa parrocchiale. R.D. del 4 marzo (ANNUARIO, pp. 100 - 101).
Alba (CN), ampliamento e sistemazione di piazza Elvia. R.D. dell'8 aprile (ANNUARIO, p. 50).
Ragusa, piano regolatore edilizio e di ampliamento. R.D. dell'8 aprile (ANNUARIO, p. 124).

Intra (VB), piano regolatore di ampliamento. R.D. dell'11 aprile (ANNUARIO, p. 103).
Lozzo di Cadore (BL), ricostruzione case incendiate, allargamento delle strade e ampliamento dell'abitato. R.D. del 21 aprile (ANNUARIO, p. 21).
Napoli, allargamento portico dei Santi alle rampe S. Marcellino. R.D. del 6 maggio (ANNUARIO, p. 99).
Ravenna, ingrandimento giardino pubblico presso la stazione ferroviaria. R.D. del 13 maggio (ANNUARIO, p. 126).
Montiglio (AT), formazione di una piazza accanto alla chiesa parrocchiale. R.D. del 16 maggio (ANNUARIO, p. 4).
Treviso, apertura strada di comunicazione fra piazza dell'Ospedale Civile e la strada dei Filodrammatici. R.D. del 10 giugno (ANNUARIO, p. 167).
S. Remo (IM), costruzione di una strada dalla Provinciale al piazzale S. Bernardo. R.D. del 22 luglio (ANNUARIO, p. 76).
Id., nuovo piano regolatore edilizio e di ampliamento. R.D. del 22 luglio (ANNUARIO, p. 76).
Nichelino (TO), formazione di una piazza davanti al palazzo comunale. R.D. del 4 agosto (ANNUARIO, p. 162).
Bergamo, piano regolatore di ampliamento. R.D. del 6 agosto (ANNUARIO, p. 25).
S. Egidio alla Vibrata (TE), ampliamento piazza del Pozzo. R.D. del 10 settembre (ANNUARIO, p. 157).
Benevento, piano regolatore del corso Garibaldi. R.D. del 21 settembre (ANNUARIO, p. 22).
Vercelli, piano regolatore di ampliamento. R.D. del 12 ottobre (ANNUARIO, p. 177).
Catanzaro, formazione di una piazza d'armi. R.D. n. 5697 del 22 ottobre (R.U.L.D., LXI, p. 2597).
Falconara Marittima (AN), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 25 ottobre (ANNUARIO, p. 6).
Genova, sistemazione via interna a S. Pier d'Arena. R.D. del 7 novembre (ANNUARIO, p. 65).
Rionero in Vulture (PZ), allargamento e sistemazione piazza del Popolo. R.D. del 7 novembre (ANNUARIO, p. 123).
Sernio (SO), sistemazione di alcune strade interne. R.D. del 21 novembre (ANNUARIO, p. 151).

1881

Milano, piano regolatore per la costruzione di un nuovo quartiere edilizio a tramontana del viale di Porta Varegia. R.D. del 21 gennaio (ANNUARIO, p. 94).
Catania, completamento del teatro Massimo e sistemazione della piazza adiacente. R.D. del 30 gennaio (ANNUARIO, p. 38).
Genova, costruzione III tronco della strada di circonvallazione da piazza Amenia a piazza Manin. R.D. del 30 gennaio (ANNUARIO, p. 65).
Tirano (SO), ampliamento piazzale caserma degli Alpini. R.D. del 3 febbraio (ANNUARIO, p. 151).
Milano, sistemazione, allargamento e prolungamento via Cagnola in suburbio di Porta Tenaglia. R.D. del 6 febbraio (ANNUARIO, p. 94).
Possagno (TV), allargamento via interna. R.D. del 3 marzo (ANNUARIO, p. 169).
Contarina (RO), apertura di una strada tra la piazza del centro e la via delle Albere. R.D. del 17 marzo (ANNUARIO, p. 138).
Villa di Tirano (SO), costruzione tratto di strada congiungente la frazione di Derada con la via Comunale. R.D. del 31 marzo (ANNUARIO, p. 151).
Udine, piano regolatore di ampliamento pel suburbio a settentrione della stazione ferroviaria. R.D. del 3 aprile (ANNUARIO, p. 172).
Auronzo (BL), ricostruzione in muratura del caseggiato in legname componente l'abitato della frazione di Villapiccola. R.D. del 21 aprile (ANNUARIO, p. 21).
Ancona, completamento corso Vittorio Emanuele. R.D. del 26 aprile (ANNUARIO, p. 5).
Coggiola (VC), allargamento della strada principale nella borgata Villa. R.D. dell'8 maggio (ANNUARIO, p. 179).
Piedicavallo (BI), costruzione di una strada dalla piazza nuova della frazione Montesinaro alla strada vicinale del Gruppo. R.D. del 15 maggio (ANNUARIO, p. 179).
Roma, opere di demolizione delle fabbriche annesse al Pantheon, R.D. n. 232 del 29 maggio (R.U.L.D., LXIII, p.1332).
Saluzzo (CN), costruzione di un tratto di strada di circonvallazione. R.D. del 29 maggio (ANNUARIO, p. 51).
Alghero (SS), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 5 giugno (ANNUARIO, p. 143).
Chieri (TO), ampliamento piazza Mercato della Legna. R.D. del 5 giugno (ANNUARIO, p. 162).
Lettomanoppello (PE), ampliamento piazza S. Pancrazio. R.D. del 5 giugno 1881 (ANNUARIO, p. 117).
Napoli, ampliamento piazza del Tiglio a Miano. R.D. del 5 giugno (ANNUARIO, p. 99).
Amatrice (RI), ampliamento piazza Foro Boario. R.D. del 9 giugno (ANNUARIO, p. 132).
Legnano (MI), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 9 giugno (ANNUARIO, p. 97).
Savona, costruzione 1° tratto di strada da piazza De Ferrari a Sarzana e Carignano. R.D. del 9 giugno (ANNUARIO, p. 144).
Morbegno (SO), allargamento del ponte sul torrente Bitto e della traversa lungo la strada nazio-

nale dello Stelvio. R.D. del 20 giugno (ANNUARIO, p. 151).
Torino, piano regolatore di ampliamento per la regione oltre Dora e Vanchiglia. R.D. del 7 luglio (ANNUARIO, p. 159).
Certaldo (FI), ampliamento della via Vittoria. R.D. del 26 luglio (ANNUARIO, p. 56).
Caltanissetta, piano regolatore e di ampliamento. R.D. del 5 agosto (ANNUARIO, p. 36).
Vittoria (RG), piano regolatore edilizio e di ampliamento. R.D. del 23 agosto (ANNUARIO, p. 124).
Calizzano (SV), riapertura vicolo dal Pozzo Borgo al piazzale Pietro La Torre. R.D. del 10 ottobre (ANNUARIO, p. 146).
Milano, apertura di una nuova strada fra l'alzaia del Naviglio Grande e la via Vigevano. R.D. dell'8 novembre (ANNUARIO, p. 94).
Roma, sistemazione di piazza del Pantheon fra via del Seminario e via dei Pastini. R.D. del 20 novembre (ANNUARIO, p. 133).
Reggio Calabria, impianto di una piazza d'armi, R.D. dell'8 dicembre (R.U.L.D., LXIV, p. 3172).
Imola (BO), allargamento via Emilia. R.D. del 22 dicembre (ANNUARIO, p. 27).

1882

Vercelli, piano regolatore edilizio e di ampliamento per la via S. Anna. R.D. del 12 gennaio (ANNUARIO, p. 177).
Udine, variante al piano regolatore di ampliamento pel suburbio a settentrione della stazione ferroviaria, fra le porte urbane di Aquileja e Grazzano[19]. R.D. 15 gennaio (ANNUARIO, p. 172).
Saluzzo (CN), formazione di una nuova piazza d'Armi. R.D. del 2 febbraio (ANNUARIO, p. 51).
Torino, piano regolatore edilizio e di ampliamento oltre Po, a nord del viale della Regina. R.D. del 2 febbraio (ANNUARIO, p. 159).
Sestri Levante (GE), ampliamento di via Garibaldi. R.D. del 19 febbraio (ANNUARIO, p. 69).
Torremaggiore (FG), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 19 febbraio (ANNUARIO, p. 61).
Forlimpopoli (FO), prosecuzione della strada che da piazza Pompili conduce alla stazione ferroviaria. R.D. del 26 febbraio (ANNUARIO, p. 62).
Bordighera (IM), formazione piazzale Stazione Ferroviaria. R.D. del 23 marzo (ANNUARIO, p. 75).
Cremona, allargamento e rettifica di via Curzia, allo sbocco in piazza Roma. R.D. del 6 aprile (ANNUARIO, p. 46).
Bassano in Teverina (VT), costruzione di una strada da piazza Plebiscito a via Duca di Genova. R.D. del 20 aprile (ANNUARIO, p. 182).
Catania, isolamento del Teatro Greco, R.D. n. 758 del 7 maggio (R.U.L.D., LXVI, p.1621).
Voghera (PV), formazione di un piazzaletto allo sbocco di porta S. Stefano. R.D. del 18 maggio (ANNUARIO, p. 110).
Martone (RC), ampliamento piazza Vittorio Emanuele. R.D. del 1 giugno (ANNUARIO, p. 129).
Genova, variante al piano regolatore edilizio e di ampliamento[20]. R.D. del 11 giugno (ANNUARIO, p. 65).
Venezia, allargamento Calle dei Frati a S. Stefano. R.D. del 25 giugno (ANNUARIO, p. 175).
Caiazzo (CE), formazione di un foro per mercati e fiere. R.D. del 29 giugno (ANNUARIO, p. 23).
Parma, arretramento rettifilo di Gorgo Marina, ampliamento e risanamento Seminario. R.D. del 16 agosto (ANNUARIO, p. 108).
Migliarino (FE), apertura di due strade e formazione di un largo fra esse in frazione Migliaro. R.D. del 17 agosto (ANNUARIO, p. 53).
Sommariva del Bosco (CN), sistemazione piazza della stazione ferroviaria. R.D. del 17 agosto (ANNUARIO, p. 51).
Comiso (RG), sistemazione piazza Diana e piano Annunziata. R.D. del 27 agosto (ANNUARIO, p. 124).
Sesto Fiorentino (FI), ampliamento e sistemazione di piazza Crinori. R.D. del 4 settembre (ANNUARIO, p. 56).
Foggia, piano regolatore edilizio e di ampliamento. R.D. del 20 settembre (ANNUARIO, p. 58).
Id., piano regolatore di ampliamento della regione nord est e sud est. R.D. del 20 settembre (ANNUARIO, p. 58).
Vicoforte (CN), allargamento via Romana e formazione di una piazzetta. R.D. del 20 settembre (ANNUARIO, p. 51).
Savona, piano regolatore di ampliamento sulla destra del torrente Letimbro, nella zona del quartiere dei Folconi. R.D. del 24 settembre (ANNUARIO, p. 144).
Ivrea (TO), formazione di un piazzale per pubblico mercato su via Aosta. R.D. del 22 ottobre (ANNUARIO, P. 8).
Scarnafigi (CN), ampliamento di piazza Vittorio Emanuele. R.D. del 16 novembre (ANNUARIO, p. 51).
Oleggio (NO), costruzione di una strada nel Foro Boario. R.D. del 24 dicembre (ANNUARIO, p. 103).

1883

Valvasone (PN), regolarizzazione della piazza di S. Martino al Tagliamento. R.D. del 21 gennaio (ANNUARIO, p. 172).
Torre Pellice (TO), apertura di una nuova strada per la stazione ferroviaria e ampliamento piazza Cavour. R.D. del 25 gennaio (ANNUARIO, p. 162).
Noventa Vicentina (VI), formazione di una nuova piazza. R.D. del 28 gennaio (ANNUARIO, p. 181).
Venezia, costruzione mercato coperto pel pesce sull'area dell'attuale pescheria grande a Rialto. R.D. del 1 febbraio (ANNUARIO, p. 175).
Catania, allargamento di via Messina. R.D. del 4 febbraio (ANNUARIO, p. 38).
Roccalumera (ME), apertura di due comunicazioni tra la via Angiporto Neci e Levatrice e il vicolo Musico e strada Saraceni in frazione Nizza di Sicilia. R.D. del 18 febbraio (ANNUARIO, p. 93).
Vercelli, variante al piano regolatore di ampliamento per la zona tra porta Casale e porta Milano[21]. R.D. del 1 marzo (ANNUARIO, p. 177).
Voghera (PV), sistemazione ed arretramento di alcune case intorno piazza Vittorio Emanuele, e allargamento vie S. Stefano e S. Ilario. R.D. del 4 marzo (ANNUARIO, p. 110).
Genova, ampliazione piazza S. Rocco a Molassaura. R.D. dell'8 marzo (ANNUARIO, p. 65).
Torino, piano regolatore di ampliamento per la regione di Crocetta. R.D. del 22 aprile (ANNUARIO, p. 160).
Varallo (VC), allargamento di un tratto di via Maggiore. R.D. del 4 giugno (ANNUARIO, p. 179).
Riposto (CT), ampliamento piazza del Commercio. R.D. dell'8 luglio (ANNUARIO, p. 38).
Crotone, regolarizzazione e proseguimento delle vie S. Maria e De Jessi. R.D. del 20 maggio (ANNUARIO, P. 40).
Casatenovo (CO), ampliamento piazza Comunale. R.D. del 7 agosto (ANNUARIO, p. 42).
Venezia, allargamento del tratto di via Merceria tra il campo S. Salvatore e quello di S. Bartolomeo. R.D. del 1 settembre (ANNUARIO, p. 175).
Genova, allargamento della Via Antica o della Paglia a Sestri Ponente. R.D. dell'11 ottobre (ANNUARIO, p. 65).
Gioiosa Ionica (RC), piano per l'ampliamento della borgata Marina. R.D. dell'11 ottobre (ANNUARIO, p. 129).
Bosisio Parini (CO), allargamento di via Maggiore. R.D. del 21 ottobre (ANNUARIO, p. 42).
Torino, rettilineamento di via della Rocca. R.D. del 21 ottobre (ANNUARIO, p. 160).
Capo d'Orlando (ME), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 27 ottobre (ANNUARIO, p. 91).
S. Remo (IM), variante al piano regolatore edilizio e di ampliamento[22]. R.D. del 27 ottobre (ANNUARIO, p. 76).
Cuorgnè (TO), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 6 novembre (ANNUARIO, p. 8).
Milano, piano regolatore edilizio per il quartiere fra via Monforte, bastione di Porta Vittoria, via Stella e via del Conservatorio. R.D. del 6 novembre (ANNUARIO, p. 94).
Torino, variante al nuovo piano regolatore edilizio di ampliamento per i quartieri posti a ponente del corso Vinzaglio ed a nord del corso Oporto[23]. R.D. del 25 novembre (ANNUARIO, p. 159).
Padova, allargamento via del Gallo. R.D. del 6 dicembre (ANNUARIO, p. 106).
Sellano (PG), ampliamento piazza Mercato. R.D. del 6 dicembre (ANNUARIO, p. 113).
Napoli, sistemazione e costruzione della piazza Municipio. R.D. n. 1791 del 25 dicembre (A.C.S. - R.U.L.D., LXX, p. 4330).

1884

Vigevano (PV), apertura di una nuova strada alla stazione dal ponte sul Naviglio, a porta Pavia e sistemazione delle due vie al Gazometro lungo il Naviglio. R.D. del 3 gennaio (ANNUARIO, p. 110).
Torino, prosecuzione del Murazzo nel corso Lungo Po. R.D. del 17 gennaio (ANNUARIO, p. 160).
Pavia, allargamento via Sacchi. R.D. del 24 gennaio (ANNUARIO, p. 110).
Messina, piano regolatore edilizio per i quartieri di S. Francesco di Paola e S. Maria di Gesù Inferiore. R.D. del 30 marzo (ANNUARIO, p. 91).
Casola Valsenio (RA), allargamento di via Senio. R.D. del 13 aprile (ANNUARIO, p. 126).
Vittorio Veneto (TV), piano regolatore edilizio della fabbricazione lungo la via Concordia. R.D. del 13 aprile (ANNUARIO, p. 169).
Torino, variante al piano regolatore di ampliamento[24]. R.D. del 4 maggio (ANNUARIO, p. 159).
Id., variante al piano regolatore edilizio e di ampliamento oltre Po, a nord del viale della Regina[25]. R.D. del 4 maggio (ANNUARIO, p. 159).
Langhirano (PR), allargamento traversa principale. R.D. dell'8 maggio (ANNUARIO, p. 108).
Taranto, prolungamento del corso Vittorio Emanuele. R.D. dell'11 maggio (ANNUARIO, p. 153).
La Spezia, allargamento corso Cavour fra via Carpanino e piazza (Cavour, n.d.c.). R.D. del 18 maggio (ANNUARIO, p. 77).
Torino, variante al piano regolatore per l'ampliamento e la sistemazione nella regione meridionale fra S. Salvario e la Barriera di Nizza[26]. R.D. del 22 maggio (ANNUARIO, p. 159).
Casamicciola (NA), piano regolatore edilizio. R.D. del 1 giugno (ANNUARIO, p. 100).
Alatri (FR), isolamento palazzo comunale e conseguente formazione di una piazza. R.D. del 12 giugno (ANNUARIO, p. 64).
Pinerolo (TO), piano per l'ampliamento e la sistemazione della piazza del Duomo. R.D. del 29 giugno (ANNUARIO, p. 162).
S. Remo (IM), costruzione di una caserma, di una piazza d'armi e di un tiro a segno, R.D. n. 2546, del 21 luglio (R.U.L.D., LXXII, p. 2519).
Torino, variante al piano regolatore per l'ampliа-

mento e la sistemazione nella regione meridionale fra S. Salvario e la Barriera di Nizza[27]. R.D. del 3 agosto (ANNUARIO, p. 159).

Monte Argentario (GR), piano regolatore di ampliamento della frazione Porto S. Stefano. R.D. dell'8 agosto (ANNUARIO, p. 72).

Polignano a Mare (BA), piano regolatore e di ampliamento. R.D. del 27 agosto (ANNUARIO, p. 20).

Terni, rettificazione di un tratto del corso Vittorio Emanuele e sistemazione piazza Valnerina. R.D. dell'11 ottobre (ANNUARIO, p. 158).

Broni (PV), allargamento di via Garibaldi. R.D. del 23 ottobre (ANNUARIO, p. 110).

Parma, demolizione del cavalcavia di S. Paolo. R.D. del 27 ottobre (ANNUARIO, p. 108).

Casarano (LE), apertura di strada tra largo S. Domenico e piazza Mercato - allargamento di piazza Garibaldi. R.D. dell'11 novembre (ANNUARIO, p. 80).

S. Giustino (PG), allargamento via Appennini in Villa di Lama. R.D. dell'11 novembre (ANNUARIO, p. 113).

Tolentino (MC), allargamento piazza S. Catervo e sistemazione strada di Circonvallazione. R.D. dell'11 novembre (ANNUARIO, p. 85).

Taggia (IM), apertura di una nuova strada da piazza Reghezza alla strada per Triora. R.D. del 26 novembre (ANNUARIO, p. 76).

S. Maria Capua Vetere (CE), prolungamento del corso Garibaldi ed ampliamento di un giardino pubblico. R.D. del 7 dicembre (ANNUARIO, p. 101).

1885

Milano, sistemazione piazza del Mercato fuori Porta Romana. R.D. del 4 gennaio (ANNUARIO, p. 95).

Candia Lomellina (PV), apertura di una nuova strada tra le vie Pescheria e Borgoratti. R.D. dell'11 gennaio (ANNUARIO, p. 110).

Martone (RC), ampliamento piazza Vittorio. R.D. dell'11 gennaio (ANNUARIO, p. 129).

Cesena, piano regolatore di ampliamento. R.D. dell'11 gennaio (ANNUARIO, p. 62).

Palermo, opere necessarie per mettere allo scoperto l'angolo nord-est della chiesa di S. Maria della Catena. R.D. n. 2880 dell'11 gennaio (R.U.L.D., LXXIV, p.5).

Alessandria, ingrandimento della città mediante il tramutamento di un tratto di alveo del canale Carlo Alberto. R.D. del 25 gennaio (ANNUARIO, p. 2).

Tripi (ME), ricostruzione dell'abitato in contrada Padre Giuseppe. R.D. del 5 febbraio (ANNUARIO, p. 93).

La Spezia, piano di risanamento. R.D. 15 febbraio (ANNUARIO, p. 77).

Ragusa, varianti al piano regolatore edilizio e di ampliamento[28]. R.D. del 22 febbraio (ANNUARIO, p. 124).

Nola, piano regolatore per la frazione di Polvica di Chiaiano. R.D. del 1 marzo (ANNUARIO, p. 99).

Casarano (LE), allargamento di piazza Garibaldi. R.D. dell'8 marzo (ANNUARIO, p. 80).

Borgofranco d'Ivrea (TO), allargamento della via detta Maestra in frazione Baio. R.D. del 12 marzo (ANNUARIO, p. 8).

Grugliasco (TO), allargamento via Torino. R.D. del 12 marzo (ANNUARIO, p. 162).

Valperga (TO), apertura di una via tra via Vittorio Emanuele e viale Cernaia. R.D. del 22 marzo (ANNUARIO, p. 8).

Firenze, piano regolatore per il riordinamento del centro. R.D. del 2 aprile (ANNUARIO, p. 55).

Sampéyre (CN), ampliamento piazza del Mercato. R.D. del 9 aprile (ANNUARIO, p. 51).

Vicchio (FI), apertura di una strada di comunicazione fra le piazze Griotto e Mercato nel Castello di Vicchio. R.D. del 21 maggio (ANNUARIO, p. 56).

Salerno, formazione di una nuova piazza d'armi, R.D. n. 3121 del 21 maggio (R.U.L.D., LXXVI, p. 2730).

Atripalda (AV), costruzione di due piazze. R.D. del 6 giugno (ANNUARIO, p. 16).

Cassino (FR), sistemazione vico Foro Cassino. R.D. del 18 giugno (ANNUARIO, p. 64).

Bracciano (Roma), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 16 luglio (ANNUARIO, p. 136).

Varzo (VB), sistemazione e maggiore allargamento del vicolo Prebende. R.D. del 16 luglio (ANNUARIO, p. 103).

Villanova Monteleone (SS), rettifica di via Goldoni demolendo una capanna. R.D. del 25 luglio (ANNUARIO, p. 143).

Mugnano di Napoli (NA), allineamento di piazza Municipio. R.D. del 27 agosto (ANNUARIO, p. 100).

Castelfiorentino (FI), apertura di una via da piazza Vittorio Emanuele alla stazione ferroviaria ed allargamento vicolo S. Carlo. R.D. del 9 settembre (ANNUARIO, p. 56).

Biella, allargamento della strada principale nella frazione di Formantero. R.D. del 27 settembre (ANNUARIO, p. 179).

Castellabate (SA), formazione di una piazza nella frazione di S. Maria. R.D. del 10 ottobre (ANNUARIO, p. 141).

S. Remo (IM), ampliamento piazza Mercato con apertura di comunicazione con la piazza Alberto Nota. R.D. del 28 ottobre (ANNUARIO, p. 76).

Torino, piano di massima per il risanamento dei quartieri della città. R.D. n. 3531 del 23 novembre (A.C.S. - R.U.L.D., XLLVIII, p. 5403).

Id., piano per l'allargamento delle vie S. Tommaso e Bersola. R.D. del 23 novembre (ANNUARIO, p. 160).

Genova, allargamento strada provinciale che attraversa l'abitato di Voltri. R.D. del 26 novembre (ANNUARIO, p. 66).

Frascati (Roma), piano regolatore di ampliamento a nord-ovest. R.D. del 24 dicembre (ANNUARIO, p. 136).

Biella, sistemazione della via n. 46. R.D. del 27 dicembre (ANNUARIO, p. 179).

Genova, sistemazione della via della Chiesa a Voltri. R.D. del 27 dicembre (ANNUARIO, p. 66).

Sacile (PN), allargamento della via che va dalla piazzetta della chiesa al Borgo Carolano. R.D. del 27 dicembre (ANNUARIO, p. 172).

S. Giustino (PG), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 27 dicembre (ANNUARIO, p. 113).

Torino, variante al piano regolatore di ampliamento per la regione Crocetta[29]. R.D. del 27 dicembre (ANNUARIO, p. 160).

Milano, allargamento dell'ultimo tratto del corso Garibaldi. R.D. del 31 dicembre (ANNUARIO, p. 95).

Montemurro (PZ), sistemazione piazza. R.D. del 31 dicembre (ANNUARIO, p. 123).

S. Michele Mondovì (CN), allargamento e sistemazione della piazza Umberto I. R.D. del 31 dicembre (ANNUARIO, p. 51).

1886

Napoli, progetti d'opere per l'ampliamento, il risanamento e la fognatura. R.D. n. 3618 del 7 gennaio (R.U.L.D., LXXX, p. 1).

Sellano (PG), ampliamento e sistemazione piazza interna. R.D. del 14 febbraio (ANNUARIO, p. 113).

Milano, piano regolatore delle vie Luigi Canonica e via Carlo Maria Maggi. R.D. del 28 febbraio (ANNUARIO, p. 95).

Cascia (PG), costruzione di un tronco di strada tra l'abitato e la provinciale Casciano. R.D. del 4 marzo (ANNUARIO, p. 113).

Copertino (LE), demolizione porta Malassino. R.D. del 4 aprile (ANNUARIO, p. 80).

Velletri (Roma), sistemazione delle vie Vittorio Emanuele e S. Clemente. R.D. del 4 aprile (ANNUARIO, p. 136).

Torino, variante al piano regolatore per l'ampliamento e la sistemazione nella regione meridionale fra S. Salvario e la Barriera di Nizza[30]. R.D. dell'11 aprile (ANNUARIO, p. 159).

Id., variante ai due piani regolatori d'ingrandimento nelle regioni a sud e a nord della via S. Donato[31]. R.D. del 11 aprile (ANNUARIO, p. 159).

Monza (MI), nuova strada di comunicazione fra via Balona e Terragio di Porta Milano. R.D. del 2 maggio (ANNUARIO, p. 97).

Benevento, variante al piano regolatore per il corso Garibaldi[32]. R.D. del 13 maggio (ANNUARIO, p. 22).

Caserta, sistemazione della strada del Popolo e prolungamento di via Vittoria. R.D. del 13 maggio (ANNUARIO, p. 100).

Biella, piano si sistemazione piazzale della Fiera e del vicolo del Prato. R.D. del 30 maggio (ANNUARIO, p. 179).

Alberona (FG), riduzione dell'area occupata dalla diruta chiesa di S. Caterina a piazza pubblica. R.D. del 7 giugno (ANNUARIO, p. 61).

Monte S. Angelo (FG), demolizione arco di Pirro, apliamento e sistemazione strada sottoposta. R.D. del 13 giugno (ANNUARIO, p. 61).

Arezzo, piano di ampliamento fuori porta S. Spirito. R.D. del 17 giugno (ANNUARIO, p. 12).

Imperia, allargamento strada principale e costruzione piazzetta a Costa d'Oneglia. R.D. del 20 giugno (ANNUARIO, p. 75).

Palermo, piano regolatore del rione compreso fra via Stabile e corso Scinà. R.D. del 27 giugno (ANNUARIO, p. 107).

Terlizzi (BA), progetto di risanamento ed ampliamento della città. R.D. n. 3964 del 27 giugno (R.U.L.D., LXXXI, p. 2052).

Napoli, progetto dell'ingegnere Luigi Lops, relativo al risanamento della città. R.D. n. 3983 del 22 luglio (R.U.L.D., LXXXI, p. 2153).

Pescara, costruzione di via Municipio a Castellammare Adriatico. R.D. del 10 agosto (ANNUARIO, p. 116).

Milano, apertura di una nuova strada dal Cordusio al Foro Bonaparte. R.D. del 5 settembre (ANNUARIO, p. 95).

Forio d'Ischia (NA), piano regolatore. R.D. del 7 settembre (ANNUARIO, p. 100).

Borgia (CZ), allargamento piazza del Popolo. R.D. del 19 settembre (ANNUARIO, p. 40).

Crescentino (VC), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 19 settembre (ANNUARIO, p. 179).

Varallo (VC), allargamento della strada «Grano». R.D. del 19 settembre (ANNUARIO, p. 179).

Barletta (BA), piano regolatore e di ampliamento. R.D. del 25 settembre (ANNUARIO, p. 19).

Torino, variante al piano regolatore edilizio e di ampliamento oltre Po, a nord del viale della Regina[33]. R.D. del 5 ottobre (ANNUARIO, p. 159-160).

Castellamonte (TO), allargamento di via Roma. R.D. del 16 ottobre (ANNUARIO, P. 8).

Monza (MI), sistemazione di via Borghetto e della strada per Villa Regia. R.D. del 16 ottobre (ANNUARIO, p. 97).

Broni (PV), allargamento strada di accesso alla stazione. R.D. del 27 ottobre (ANNUARIO, p. 110).
Benevento, piano regolatore edilizio della via del Pontile e della piazza intorno all'Arco di Traiano. R.D. del 3 novembre (ANNUARIO, p. 22).
Torino, piano di ampliamento per la regione oltre Po a sud del viale della Regina. R.D. del 3 novembre (ANNUARIO, p. 160).
Id., variante al piano regolatore di ampliamento[34]. R.D. dell'11 novembre (ANNUARIO, p. 159).
Trino (VC), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 2 dicembre (ANNUARIO, p. 179).
Napoli, piano regolatore e di ampliamento dei rioni Vomero, Arenella e Belvedere. R.D. n. 4182 del 9 dicembre (R.U.L.D., LXXXIII, p. 4370).

1887

Cuneo, piano regolatore edilizio. R.D. del 6 gennaio (ANNUARIO, p. 48).
Pavia, allargamento via Mentana. R.D. del 13 gennaio (ANNUARIO, p. 110).
Biella, allargamento parziale del corso Umberto. R.D. del 20 gennaio (ANNUARIO, p. 179).
Lucca, piano regolatore di ampliamento fuori porta S. Pietro. R.D. del 6 febbraio (ANNUARIO, p. 82).
Parma, ampliamento via Borgo dei Salici. R.D. del 6 febbraio (ANNUARIO, p. 108).
Porretta Terme (BO), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 24 febbraio (ANNUARIO, p. 27).
Biella, allargamento vicolo dei Semafori, R.D. del 6 marzo (ANNUARIO, p. 179).
Genova, piano regolatore di ampliamento di Rivarolo Ligure. R.D. del 6 marzo (ANNUARIO, p. 66).
Ovada (AL), variante al piano di ampliamento[35]. R.D. del 17 marzo (ANNUARIO, p. 4).
Alessandria, piano di ampliamento nell'angolo nord-est. R.D. del 27 marzo (ANNUARIO, p. 2).
Verbania, allargamento piazza del Commercio in Trobaso. R.D. del 3 aprile (ANNUARIO, p. 103).
Salò (BS), costruzione di una via fra porta Brescia e porta del Carmine. R.D. del 14 aprile (ANNUARIO, p. 30).
Napoli, progetto Parsi-Saccomanni per la costruzione di un nuovo rione denominato Margherita di Savoia. R.D. n. 4472 del 17 aprile (R.U.L.D., LXXXIV, p. 1006).
Beinasco (TO), ampliamento piazza e costruzione rampa di accesso al torrente Sangone. R.D. del 5 maggio (ANNUARIO, p. 162).
Napoli, nuovo rione tra la chiesa di S. Teresella, rampe Trancaccio e la via Chiaia. R.D. del 5 maggio (ANNUARIO, p. 99).
Palestrina (Roma), progetto di risanamento. R.D. del 22 maggio (R.U.L.D., LXXXV, p. 1355).
Modena, ampliamento dal lato di levante e piano di esecuzione a sinistra della «Barriera Garibaldi». R.D. del 26 maggio (ANNUARIO, p. 98).
Portula (VC), costruzione di un tronco di strada nella frazione Massarenga. R.D. del 26 maggio (ANNUARIO, p. 179).
Genova, piano regolatore di ampliamento fra l'altipiano di Castelletto e quello di Montegalletto. Legge n. 4544 del 29 maggio (A.C.S. - R.U.L.D., LXXXV, p. 1373 - ANNUARIO, p. 66).
Bergamo, progetto di risanamento. R.D. n. 4567 del 2 giugno (R.U.L.D., LXXXV, p. 1478).
Torino, variante ai due piani regolatori d'ingrandimento nelle regioni a sud e a nord della via S. Donato[36]. R.D. del 9 giugno (ANNUARIO, p. 159).
Brescia, progetto di risanamento. R.D. n. 4631 del 19 giugno (R.U.L.D., LXXXV, p. 1753).
Cicagna (GE), ampliamento della piazza della chiesa parrocchiale. R.D. del 23 giugno (ANNUARIO, p. 68).
Monte Compatri (Roma), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 23 giugno (ANNUARIO, p. 136).
Gallarate (VA), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 30 giugno (ANNUARIO, p. 174).
Galatone (LE), allargamento e sistemazione della rampa di accesso alla porta S. Antonio. R.D. del 3 luglio (ANNUARIO, p. 80).
Bologna, progetti di risanamento e fognatura. R.D. n. 4794 del 22 luglio (R.U.L.D., LXXXVI, p. 2571).
Roma, correzione del tratto di via Nazionale denominato Salita di Magnanapoli. R.D. n. 4804 del 27 luglio (A.C.S. - R.U.L.D., LXXXVI, p. 2595).
Torino, piano regolatore di ampliamento fra il Foro Boario, le nuove officine ferroviarie e la cinta daziaria (Barriera S. Paolo). R.D. del 18 agosto (ANNUARIO, p. 160).
Como, allargamento delle vie di S. Benedetto e dell'Unione. R.D. del 4 settembre (ANNUARIO, p. 42).
Torino, piano regolatore di ampliamento per il prolungamento di 18 strade oltre la cinta daziaria. R.D. del 4 settembre (ANNUARIO, p. 160).
Erice[37] (TP), ampliamento della piazza municipale. R.D. del 21 ottobre (ANNUARIO, p. 163).
Imperia, sistemazione di via Domenico Acquarone. R.D. del 13 novembre (ANNUARIO, p. 75).
Castelvetrano (TP), sistemazione di via e piazza S. Francesco di Paola. R.D. del 22 dicembre (ANNUARIO, p. 163).
Rocca di Papa (Roma), ampliamento di piazza dei Frati. R.D. del 22 dicembre (ANNUARIO, p. 136).
Venosa (PZ), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 25 dicembre (ANNUARIO, p. 123).

1888

Foggia, piano regolatore di ampliamento della regione sud-ovest della città. R.D. del 2 febbraio (ANNUARIO, p. 58).
Torino, variante al piano regolatore di ampliamento[38]. R.D. del 5 febbraio (ANNUARIO, p. 159).
Furci (CH), costruzione di un nuovo rione in località Piano S. Maria. R.D. del 9 febbraio (ANNUARIO, p. 41).
Cuneo, variante al piano regolatore edilizio[39]. R.D. del 23 febbraio (ANNUARIO, p. 48).
Mantova, allargamento e sistemazione via S. Giacomo. R.D. del 23 febbraio (ANNUARIO, p. 86).
Contessa Entellina (PA), ampliamento e sistemazione della piazza del Purgatorio. R.D. del 26 febbraio (ANNUARIO, p. 107).
Bagno di Romagna (FO), demolizione arco Biozzi. R.D. del 1 marzo (ANNUARIO, p. 62).
Genova, variante al progetto per la costruzione III tronco della strada di circonvallazione da piazza Amenia a piazza Manin[40]. R.D. del 1 marzo (ANNUARIO, p. 65).
Firenze, progetti di risanamento del centro. R.D. n. 5317 dell'8 marzo (R.U.L.D., LXXXVIII, p. 765).
Mandela (Roma), progetto di risanamento. R.D. n. 5355 del 29 marzo (R.U.L.D., LXXXVIII, p. 861).
Torino, formazione di un piazzale a fianco della Mole Antonelliana. R.D. del 29 marzo (ANNUARIO, p. 160).
Chiuro (SO), progetto di risanamento, R.D. dell'8 aprile (R.U.L.D., LXXXVIII, p. 842).
Rocca di Papa (Roma), allargamento passeggiata per la Madonna del Tufo. R.D. dell'8 aprile (ANNUARIO, p. 136).
Arsoli (Roma), progetto di risanamento. R.D. del 15 aprile (R.U.L.D., LXXXVIII, p. 988).
Aradeo (LE), apertura di comunicazione tra i vicoli Cafari e Capanne. R.D. del 15 aprile (ANNUARIO, p. 80).
Legnano (MI), piano regolatore di ampliamento della parte sud-ovest: R.D. del 15 aprile (ANNUARIO, p. 97).
Cuneo, variante al piano regolatore edilizio[41]. R.D. del 26 aprile (ANNUARIO, p. 48).
Milano, piano regolatore edilizio del circondario interno. R.D. del 29 aprile (ANNUARIO, p. 95).
Savona, prolungamento di via Paleocapa. R.D. n. 5398 del 3 maggio (R.U.L.D., LXXXVIII, p. 1226).
Diano Marina (IM), piano regolatore e di ampliamento. R.D. del 13 maggio (ANNUARIO, p. 75).
Imperia, piano regolatore edilizio e di ampliamento. R.D. del 10 giugno (ANNUARIO, p. 75).
S. Remo (IM), piano regolatore di Bussana. R.D. del 10 giugno (ANNUARIO, p. 76).
Savona, raccordo delle vie Genova e Monticello con via Paleocapa. R.D. del 24 giugno (ANNUARIO, p. 144).
Imperia[42], progetto di risanamento, R.D. del 26 luglio (R.U.L.D., XC, p. 2630).
Como, piano regolatore. R.D. del 6 agosto (ANNUARIO, p. 42).
Atripalda (AV), ampliamento e sistemazione di varie vie. R.D. del 10 agosto (ANNUARIO, p. 16).
Barano d'Ischia (NA), piano regolatore edilizio. R.D. del 14 settembre (ANNUARIO, p. 100).
Polignano a Mare (BA), variante al piano regolatore e di ampliamento[43]. R.D. del 14 settembre (ANNUARIO, p. 20).
Impruneta (FI), costruzione di una piazza nel Borgo Grassina. R.D. del 18 settembre (ANNUARIO, p. 56).
Catania, ampliamento di piazza S. Maria degli Ammalati e prolungamento di via S. Elia. R.D. del 20 ottobre (ANNUARIO, p. 38).
Castellammare del Golfo (TP), apertura di un piazzale. R.D. del 1 novembre (ANNUARIO, p. 163).
Chiavenna (SO), piano regolatore di ampliamento della zona fra via S. Pietro, via Saliceto e corso Garibaldi. R.D. del 1 novembre (ANNUARIO, p. 151).
Varese, apertura di una nuova strada fra la via Garoni e la piazza Porcari. R.D. del 6 dicembre (ANNUARIO, p. 173).
Nola (NA), formazione di una nuova piazza d'armi. R.D. del 27 dicembre (R.U.L.D., XCI, p. 4911).

1889

Genova, costruzione di una strada fra la piazza dell'ex convento dei Cappuccini e il corso Magenta. R.D. del 6 gennaio (ANNUARIO, p. 66).
Alessandria, progetto di risanamento del quartiere di Arzola. R.D. n. 5940 del 17 gennaio (R.U.L.D., CXII, p. 239).
Palermo, risanamento parziale dell'abitato dei mandamenti Molo, Palazzo Reale e Tribunali. R.D. n. 6022 del 28 febbraio (R.U.L.D., XCIII, p. 1150).

Saronno (VA), allargamento e prosecuzione di via Principe Umberto fino alla stazione ferroviaria Nord-Milano. R.D. del 3 marzo (ANNUARIO, p. 174).
Secondigliano (NA), sistemazione piazza della Parrocchia e rettifica di via Cappella. R.D. del 3 marzo (ANNUARIO, p. 101).
Merate (LC), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 9 marzo (ANNUARIO, p. 42).
Terlizzi (BA), variante al piano di risanamento[44]. R.D. n. 5970 del 16 marzo (R.U.L.D., XCII, p. 512).
Napoli, variante nel piano di risanamento dei quartieri bassi[45]. R.D. n. 6024 del 17 marzo (R.U.L.D., XCIII, p. 1158).
Torino, costruzione della galleria Umberto I, R.D. del 31 marzo (ANNUARIO, p. 160).

Casarano (LE), apertura di strada tra largo S. Domenico e piazza Mercato e ampliamento piazza Garibaldi. R.D. del 7 aprile (ANNUARIO, p. 80).
Bologna, piano regolatore. Legge n. 6020 del 11 aprile (serie 3ª) (A.C.S. - R.U.L.D., CXCII, p. 1145 - ANNUARIO, p. 26).
Giugliano (NA), progetto risanamento. R.D. n. 6390 del 9 maggio (R.U.L.D., XCV, p. 3772).
Percile (Roma), progetto risanamento. R.D. n. 6389 del 9 maggio (R.U.L.D., XCV, p. 3769).
Torino, variante al piano regolatore di ampliamento per la regione oltre Dora e Vanchiglia[46]. R.D. del 18 maggio (ANNUARIO, p. 159).
Ancona, costruzione di una piazza d'armi. R.D. n. 6117 del 2 giugno (R.U.L.D., XCIII, p. 1707).
Cassine (AL), ampliamento piazzetta Cisterna. R.D. del 2 giugno (ANNUARIO, p. 4).
Tropea (VV), progetto di risanamento. R.D. n. 6116 del 2 giugno (A.C.S. - R.U.L.D., XCIII, p. 1705).
Torino, variante al piano regolatore di ampliamento per la regione oltre Dora e Vanchiglia[47]. R.D. dell'8 giugno (ANNUARIO, p. 159).
Angitola (CZ), progetto di risanamento. R.D. n. 6129 del 9 giugno (R.U.L.D., XCIII, p. 1806).
Imperia, variante al piano di risanamento per la costruzione di una nuova via fra il corso Garibaldi e la piazza Miradore[48]. R.D. n. 6198 del 9 giugno (R.U.L.D., XCIV, p. 2593).
Guarcino (FR), progetto di risanamento. R.D. n. 6226 del 4 luglio (A.C.S. - R.U.L.D., XCIV, p. 2842).
Roma, piano regolatore per la sistemazione della zona monumentale. R.D. n. 6211 del 7 luglio (A.C.S., R.U.L.D., XCIV, p. 2726).
Milano, piano regolatore di ampliamento del circondario esterno. Legge n. 6210 (Serie 3ª) dell'11 luglio (A.C.S. - R.U.L.D., XCIV, p. 2724 - ANNUARIO, p. 95).
Diano Marina (IM), progetto di risanamento. R.D. n. 6428 del 28 luglio (A.C.S. - R.U.L.D., XCV, p. 3972).
Chiusavecchia (IM), ampliamento della Civica piazza. R.D. del 1 agosto (ANNUARIO, p. 75).
Siracusa, piano regolatore. R.D. del 9 agosto (ANNUARIO, p. 150).
Lacco Ameno (NA), piano regolatore. R.D. del 25 agosto (ANNUARIO, p. 100).
Grottole (MT), ampliamento piazza Borghesi. R.D. dell'8 settembre (ANNUARIO, p. 90).
Cairo Montenotte (SV), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 30 settembre (ANNUARIO, p. 146).
Torino, variante al piano regolatore di ampliamento per la regione oltre Dora e Vanchiglia[49]. R.D. del 17 ottobre (ANNUARIO, p. 159).
Paesana (CN), ampliamento e sistemazione di piazza S. Maria. R.D. del 28 ottobre (ANNUARIO, p. 51).
Torino, variante al piano di ampliamento per la regione oltre Po a sud del viale della Regina[50]. R.D. del 28 ottobre (ANNUARIO, p. 160).
Ancona, piano regolatore di ampliamento. R.D. del 7 novembre (ANNUARIO, p. 5).
Torino, variante ai due piani regolatori d'ingrandimento nelle regioni a sud ed a nord di via S. Donato[51]. R.D. del 7 novembre (ANNUARIO, p. 159).
Bologna, costruzione strada con portici in prosecuzione della via Indipendenza fino alla stazione ferroviaria. R.D. del 6 dicembre (ANNUARIO, p. 26).
Casalbordino (CH), progetto di risanamento. R.D. n. 6561 dell'8 dicembre (A.C.S. - R.U.L.D., XCV, p. 4930).
Parma, apertura di una strada di accesso alla stazione ferroviaria con formazione di giardini laterali. R.D. dell'8 dicembre (ANNUARIO, p. 108).
Bovino (FG), costruzione di una piazzetta. R.D. del 19 dicembre (ANNUARIO, p. 61).

1890

Monterotondo (Roma), progetto di risanamento. R.D. n. 6601 del 12 gennaio (R.U.L.D., XCVI, p. 21).
Anzio (Roma), risanamento ed ampliamento dell'abitato. R.D. n. 6658 del 30 gennaio (A.C.S. - R.U.L.D., XCVI, p. 435).
Aulla (MS), piano regolatore edilizio. R.D. del 30 gennaio (ANNUARIO, p. 89).
Pontedassio (IM), apertura di una nuova strada in regione Teglie. R.D. del 30 gennaio (ANNUARIO, p. 75).
Asti, formazione di una piazza in frazione di Serravalle. R.D. del 2 febbraio (ANNUARIO, p. 4).
Onano (VT), progetto di risanamento. R.D. n. 6758 del 9 febbraio (A.C.S. - R.U.L.D., XCVI, p. 799).
Alassio (SV), ampliamento di via Umberto I. R.D. del 16 febbraio (ANNUARIO, p. 146).
Gualdo (MC), costruzione strada di accesso alla piazza adiacente al Campo Boario. R.D. del 16 febbraio (ANNUARIO, p. 85).
Castel Focognano (AR), piano di ampliamento della frazione Rassina. R.D. del 23 febbraio (ANNUARIO, p. 13).
Roccagiovine (Roma), progetto di risanamento. R.D. n. 6661 del 23 febbraio (R.U.L.D., XCVI, p. 517).
Vallecorsa (FR), progetto di risanamento. R.D. n. 6679 del 2 marzo (A.C.S. - R.U.L.D., XCVI, p. 580).
Biella, variante al piano regolatore di ampliamento[52]. R.D. del 16 marzo (ANNUARIO, p. 179).
Torino, variante ai due piani regolatori di ampliamento verso ponente[53]. R.D. del 23 marzo (ANNUARIO, p. 159).
Catanzaro, allargamento del corso Vittorio Emanuele II. R.D. del 27 marzo (ANNUARIO, p. 39).
Genova, sistemazione della viabilità orientale. R.D. del 6 aprile (ANNUARIO, p. 66).
Buccino (SA), allargamento e sistemazione della piazza Municipale. R.D. del 17 aprile (ANNUARIO, p. 141).
Padova, parziale ampliamento di via Selciato del Santo con arretramento di casa Brozzola. R.D. del 12 giugno (ANNUARIO, p. 106).
Torino, variante ai piani regolatori d'ingrandimento nelle regioni a sud ed a nord di via S. Donato[54]. R.D. del 19 giugno (ANNUARIO, p. 159).
Gallarate (MI), progetto di risanamento della via già Capo-vico ora Mazzini. R.D. n. 6966 del 2 luglio (R.U.L.D., XCVIII, p. 2904).
La Spezia, apertura di via Pisacane. R.D. del 2 luglio (ANNUARIO, p. 77).
Palermo, risanamento parziale dell'abitato. R.D. n. 6983 del 2 luglio (R.U.L.D., XCVIII, p. 3022).
Chiavari (GE), variante al piano regolatore edilizio e di ampliamento[55]. R.D. del 6 luglio (ANNUARIO, p. 68).
Torino, variante al piano regolatore di ampliamento per il prolungamento di 18 strade oltre la cinta daziaria[56]. R.D. del 6 luglio (ANNUARIO, p. 160).
Biella, variante al piano regolatore di ampliamento[57]. R.D. del 17 luglio (ANNUARIO, p. 179).
Genova, variante al piano regolatore di ampliamento fra l'altipiano di Castelletto e quello di Montegalletto[58]. R.D. del 27 luglio (ANNUARIO, p. 66).
Terracina (LT), progetto di risanamento. R.D. n. 7112 del 27 luglio (A.C.S. - R.U.L.D., XCVIII, p. 3769).
Riomaggiore (SP), apertura di una via interna dal piazzale dell'Oratorio alla strada della Rocchetta. R.D. del 10 agosto (ANNUARIO, p. 78).
Acireale (CT), apertura di una nuova strada tra le vie Vittorio Emanuele e Galatea. R.D. n. 7241 del 7 ottobre (R.U.L.D., XCIX, p. 4247).
Broni (PV), allargamento delle piazze alla Croce ed al Lazzaretto e della via Santa Marta. R.D. n. 7239 del 7 ottobre (R.U.L.D., XCIX, p. 4243 - ANNUARIO, p. 110).
Formia (LT), allargamento e sistemazione di un tratto della via Marina. R.D. n. 7242 del 7 ottobre (R.U.L.D., XCIX, p. 4249).
Giugliano (NA), allargamento della via Cumana. R.D. n. 7238 del 7 ottobre (R.U.L.D., XCIX, p. 4241).
Carrara, piano regolatore di ampliamento edilizio. R.D. n. 3894 (serie 3ª) del 25 ottobre (ANNUARIO, p. 89).
Serrara Fontana (NA), piano regolatore edilizio. R.D. del 26 ottobre (ANNUARIO, p. 101).
Domodossola (VB), apertura di una strada tra via Paolo e via Palletta. R.D. del 27 novembre (ANNUARIO, p. 103).
Genova, variante al piano regolatore di Montesano[59]. R.D. dell'11 dicembre (ANNUARIO, p. 65).

1891

Parma, apertura della porta Benedetta e allacciamento della via interna Aurelio Saffi con la esterna detta del Cristo. R.D. del 15 gennaio (R.U.L.D., 1891, Supplemento, p. 44 - ANNUARIO, p. 108).
Torino, variante al piano regolatore d'ingrandimento della città nella regione oltre Dora e Vanchiglia[60]. R.D. del 15 gennaio (R.U.L.D., 1891, Supplemento, p. 34 - ANNUARIO, p. 159).
Nocera Inferiore (SA), sistemazione della via Liporta. R.D. del 18 gennaio (R.U.L.D., 1891, Supplemento, p. 38).
Ferruzzano (RC), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 22 gennaio (R.U.L.D., 1891, Supplemento, p. 56 -ANNUARIO, p. 129).
Supersano (LE), sistemazione delle vie Palmieri, Alberto e Grigenti. R.D. del 22 gennaio (R.U.L.D., 1891, Supplemento, p. 54).
Arlena di Castro (VT), riduzione e sistemazione di un tratto del borgo Vittorio Emanuele. R.D. del 5 febbraio (R.U.L.D., 1891, Supplemento, p. 155 - ANNUARIO, p. 136[61]).
Lacco Ameno (NA), piano regolatore edilizio. R.D. del 5 febbraio (R.U.L.D., 1891, Supplemento, p. 121).
Roccapiemonte (SA), sistemazione della via principale interna della frazione Casale. R.D. del 5 febbraio (R.U.L.D., 1891, Supplemento, p. 123).
Chiavari (GE), variante al piano regolatore edilizio[62]. R.D. del 12 febbraio (R.U.L.D., 1891, Supplemento, p. 135 - ANNUARIO, p. 68).
Monteodorisio (CH), allargamento di un breve tratto della via di mezzo e formazione di una piazzetta. R.D. del 15 febbraio (R.U.L.D., 1891, Supplemento, p. 157 - ANNUARIO, p. 41).
Aiello del Sabato (AV), ampliamento della piazza municipale e sistemazione delle strade interne Piazza, Pozzo, Trave, Cupa e Monte. R.D. del 19 febbraio (R.U.L.D., 1891, Supplemento, p. 172 - ANNUARIO, p. 16).
Milano, variante al piano regolatore di ampliamento pel circondario esterno[63]. R.D. del 22 febbraio (R.U.L.D., 1891, Supplemento, p. 174 - ANNUARIO, p. 95).
Parete (CE), ricostruzione e sistemazione delle strade Corso Vittorio Emanuele, Municipio, S. Teodoro e Corso Garibaldi. R.D. del 5 marzo (R.U.L.D., 1891, Supplemento, p. 202).
Vico Equense (NA), allargamento e sistemazione

del 2° tratto della via S. Ciro. R.D. del 5 marzo (R.U.L.D., 1891, Supplemento, p. 208).
Milano, piano particolareggiato edilizio per l'impianto delle vie Cesare Beccaria, Zenzuino, e San Zeno. R.D. del 12 marzo (R.U.L.D., 1891, Supplemento, p. 224 - ANNUARIO, p. 95).
Palermo, completamento della via De Blasi. R.D. del 2 aprile (R.U.L.D., 1891, Supplemento, p. 294).
Potenza Picena (MC), piano regolatore di ampliamento nella frazione Porto. R.D. del 9 aprile (R.U.L.D., 1891, Supplemento, p. 306 - ANNUARIO, p. 85).
Palermo, varianti al progetto parziale di risanamento[64]. R.D. n. 178, del 12 aprile (R.U.L.D., 1891, I, p. 1154).
Prelà (IM), sistemazione e allargamento di via S. Giovanni. R.D. del 16 aprile (R.U.L.D., 1891, Supplemento, p. 338 - ANNUARIO, p. 76).
Torino, variante al piano regolatore di ampliamento[65]. R.D. del 16 aprile (R.U.L.D., 1891, Supplemento, p. 336).
Modica (RG), isolamento del Palazzo di Città dal lato di mezzogiorno. R.D. del 7 maggio (R.U.L.D., 1891, Supplemento, p. 401 - ANNUARIO, p. 124).
Genova, allargamento mura di S. Stefano e S. Chiara. R.D. del 11 giugno (ANNUARIO, p. 66).
S. Remo (IM), piano regolatore per la parte alta della città. R.D. del 18 giugno (ANNUARIO, p. 76).
Fossombrone (PS), progetto di risanamento. R.D. n. 521 del 21 giugno (R.U.L.D., 1891, III, p. 3574).
Isernia, ampliamento e sistemazione del «Larghetto dell'Annunziata». R.D. del 2 luglio (ANNUARIO, p. 37).
Napoli, variante al piano di risanamento[66]. R.D. n. 453 del 14 luglio (R.U.L.D., 1891, IV, p. 3040).
Udine, allargamento d'un tratto di via Bartolini presso il ponte sulla Roggia. R.D. del 14 luglio (ANNUARIO, p. 172).
Ormea (CN), progetto di risanamento. R.D. n. 614 del 19 luglio (R.U.L.D., 1891, IV, p. 3841).
Palermo, sistemazione piazzale avanti la stazione sicula. R.D. del 26 luglio (ANNUARIO, p. 107).
Alassio (SV), costruzione di via dalla Provinciale al Mare passando per piazza Andrea Doria. R.D. del 30 luglio (ANNUARIO, p. 146).
Torino, variante al piano di ampliamento per la regione oltre Po a sud del viale della Regina[67]. R.D. del 30 luglio (ANNUARIO, p. 160).
Fossa (AQ), progetto di risanamento. R.D. n. 534 del 29 agosto (R.U.L.D., 1891, III, p. 3599).
Carrara, sistemazione della nuova piazza Luigi Carlo Farini. R.D. del 30 agosto (ANNUARIO, p. 89).
Palermo, sistemazione piazza Nicola Turrisi. R.D. del 21 settembre (ANNUARIO, p. 107).
Cave (Roma), restauro e migliore sistemazione delle vie interne. R.D. del 10 ottobre (ANNUARIO, p. 136).
Napoli, variante al piano regolatore di risanamento al rione Miradois[68]. R.D. n. 607 del 12 ottobre (R.U.L.D., 1891, IV, p. 3822).
Chieti, sistemazione piazza del Teatro Marrucino ed costruzione del 1° tratto di via Ulpia. R.D. del 29 ottobre (ANNUARIO, p. 41).
Castellabate (SA), ampliamento e sistemazione della piazza. R.D. del 2 novembre (ANNUARIO, p. 141).
Bagnasco (CN), realizzazione di un piazzale presso la stazione ferroviaria. R.D. dell'8 novembre (ANNUARIO, p. 50).
Frassinello Monferrato (AL), apertura di una piazza nell'abitato. R.D. del 3 dicembre (ANNUARIO, p. 4).
Genova, apertura d'una nuova strada a Pegli, nel rione dei Villini. R.D. del 3 dicembre (ANNUARIO, p. 66).

1892

Castel S. Giorgio (SA), allargamento e sistemazione del corso Codola. R.D. del 14 gennaio (ANNUARIO, p. 141).
Finale Ligure (SV), ampliamento della piazza innanzi la chiesa parrocchiale. R.D. del 14 gennaio (ANNUARIO, p. 146).
Torino, variante al piano regolatore edilizio e di ampliamento oltre Po, a nord del viale della Regina[69]. R.D. del 4 febbraio (ANNUARIO, p. 160).
Succivo (CE), ampliamento e sistemazione della piazza Municipio. R.D. dell'11 febbraio (ANNUARIO, p. 100).
Milano, varianti al piano regolatore di ampliamento del circondario esterno[70]. R.D. 14 febbraio (R.U.L.D., 1892, Spp., p. 104 - ANNUARIO, p. 95).
Bagheria (PA), proseguimento di via Lo Re. R.D. del 5 maggio (ANNUARIO, p. 107).
Paolisi (BN), formazione di una piazza. R.D. del 3 luglio (ANNUARIO, p. 23).
Verona, prolungamento vicolo S. Nazzaro. R.D. del 3 luglio (ANNUARIO, p. 180).
Palermo, risanamento parziale dell'abitato. R.D. n. 396 del 19 luglio (R.U.L.D., 1892, III, p. 2665).
Napoli, variazioni ed aggiunte al piano di risanamento[71]. R.D. n. 440 del 14 agosto (R.U.L.D., 1892, III, p. 2952).
Reale (NA), apertura di un collegamento tra via S. Giacomo e via S. Salvatore. R.D. dell'11 settembre (ANNUARIO, p. 101).
Ivrea (TO), realizzazione di un piazzale per pubblico mercato su via Aosta. R.D. del 22 ottobre (ANNUARIO, p. 8).
Caivano (NA), sistemazione via Andirivieni. R.D. del 24 ottobre (ANNUARIO, p. 100).

Galatina (LE), allargamento piazza S. Pietro. R.D. del 15 novembre (ANNUARIO, p. 80).

1893

Prelà (IM), allargamento e sistemazione di via S. Giovanni. R.D. del 26 febbraio (ANNUARIO, p. 76).
Palermo, risanamento del rione Lattarini. R.D. n. 187 del 5 marzo (R.U.L.D., 1993, I, p. 745).
Salve (LE), allargamento piazza Beccheria. R.D. del 19 marzo (ANNUARIO, p. 80).
Tropea (CZ), variante al piano di risanamento[72]. R.D. n. 205 del 9 aprile (R.U.L.D., 1893, II, p. 1156).
Genova, piano regolatore di ampliamento nella regione Cavalletto e Manicomio. R.D. del 15 giugno (ANNUARIO, p. 66).
Cagliari, sistemazione di un tratto di via Roma e piazza a nord della R. Darsena detta del Baracone. R.D. del 18 giugno (ANNUARIO, p. 34).
Rive d'Arcano (UD), sistemazione strada principale interna e costruzione di un ponte sul Patocco. R.D. del 25 giugno (ANNUARIO, p. 172).
Milano, varianti al piano regolatore e di ampliamento[73]. R.D. 10 agosto (R.U.L.D., 1893, Supplemento, p. 816 - ANNUARIO, p. 95).
Torino, variante al piano regolatore di ampliamento per il prolungamento di 18 strade oltre la cinta daziaria[74]. R.D. del 10 agosto (ANNUARIO, p. 160).
Scicli (RG), progetto di risanamento. R.D. n. 582 del 25 agosto (R.U.L.D., 1893, III, p. 3062).
Genova, variante al piano regolatore di ampliamento del lato orientale[75]. R.D. del 13 settembre (ANNUARIO, p. 65).
Palermo, variante al piano regolatore del rione compreso fra via Stabile e corso Scinà[76]. R.D. del 13 settembre (ANNUARIO, p. 107).
Morciano di Romagna (FO), piano regolatore di ampliamento. R.D. dell'11 ottobre (ANNUARIO, p. 62).
Lavagna (GE), allargamento traversa laterale alla ferrovia tra la piazza Umberto I e la via Vittorio Emanuele. R.D. del 6 novembre (ANNUARIO, p. 68).
Benetutti (SS), ampliamento piazzale Carrera, costruzione di un mercato e di due sale scolastiche. R.D. del 26 novembre (ANNUARIO, p. 143).

1894

Genova, variante al piano regolatore di ampliamento del lato orientale[77]. R.D. del 28 gennaio (ANNUARIO, p. 65).
Sordevolo (VC), allargamento e regolarizzazione di un tronco di strada interna nella frazione Rua. R.D. dell'11 febbraio (ANNUARIO, p. 179).
Castrovillari (CS), lavori di risanamento. R.D. n. 113 dell'11 marzo (R.U.L.D., 1894, I, p. 612).
Napoli, variazioni ed aggiunte al piano di risanamento[78]. RR.DD. n. 122 e 125 dell'11 marzo (R.U.L.D., 1894, I, p. 637, 647).
Imperia, sistemazione vico Elio. R.D. del 18 marzo (ANNUARIO, p. 75).
Collegno (TO), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 22 marzo (ANNUARIO, p. 162).
Firenze, costruzione di una strada attraverso gli Orti Oricellari. R.D. del 12 aprile (ANNUARIO, p. 55).
Milano, copertura del tronco di fossa interna denominata Naviglio di S. Gerolamo. R.D. n. 382 del 10 giugno (A.C.S. - R.U.L.D., 1894, III, p. 2363).
Torino, variante al piano regolatore di ampliamento per il prolungamento di 18 strade oltre la cinta daziaria[79]. R.D. del 10 giugno (ANNUARIO, p. 160).
Palermo, piano particolareggiato di risanamento. Legge n. 344 del 19 luglio (A.C.S. - R.U.L.D., 1894, II, 2027 - ANNUARIO, p. 107).
Torino, piano di ampliamento per la regione Vanchiglia, in sostituzione del R.D. del 29 giugno 1873. R.D. del 19 agosto (ANNUARIO, p. 160).
Id., piano regolatore edilizio e di ampliamento nella regione Borgo Dora. R.D. del 23 agosto (ANNUARIO, p. 160).
Alassio (SV), ampliamento piazza degli Enrici. R.D. del 10 settembre (ANNUARIO, p. 146).
Biella, piano regolatore di ampliamento a valle della linea ferroviaria a sud della città. R.D. del 13 ottobre (ANNUARIO, p. 179).
Cutrofiano (LE), allargamento piazza. R.D. del 13 ottobre (ANNUARIO, p. 80).
Albenga (SV), allargamento del primo tronco di via Gioberti (ora via Enrico D'Aste). R.D. del 3 novembre (ANNUARIO, p. 146).
Modena, lavori di risanamento. R.D. n. 530 del 19 novembre (R.U.L.D., 1894, III, p. 3359).
Tuoro sul Trasimeno (PG), ampliamento di un piazzale. R.D. del 2 dicembre (ANNUARIO, p. 113).

1895

Genova, sistemazione via Garibaldi a Voltri. R.D. del 24 gennaio (ANNUARIO, p. 66).
Cotignola (RA), ampliamento piazza Mazzini. R.D. del 31 gennaio (ANNUARIO, p. 126).
Pavia, rettifilo di via Cairoli. R.D. del 25 aprile (ANNUARIO, p. 110).
Napoli, modifica del piano delle opere di risanamento[80]. R.D. n. 362 del 16 maggio (R.U.L.D., 1895, II, p. 1516).
Gela (CL), allineamento e allargamento del corso Vittorio Emanuele. R.D. del 7 luglio (ANNUARIO, p. 36).
Genova, piano regolatore di ampliamento nella parte alta del sestiere S. Teodoro. Legge n. 466 del

1 agosto (A.C.S. - R.U.L.D., 1895, III, p. 2552 - ANNUARIO, p. 66).

Auronzo, progetto di ricostruzione della frazione di Villagrande. R.D. n. 3189 del 24 agosto (R.U.L.D., 1895, III, p. 3189).

Venezia, piano di risanamento. R.D. n. 668 del 29 settembre (R.U.L.D., 1895, IV, p. 4017).

Lavagna (GE), costruzione di un porticato con soprastante terrazzo a ponente di piazza Indipendenza. R.D. del 10 ottobre (ANNUARIO, p. 69).

Milano, variante al piano regolatore di ampliamento pel circondario esterno[81]. R.D. del 10 ottobre (R.U.L.D., 1895, Supplemento, p. 386).

Valenza (AL), piano di ampliamento verso sud dell'abitato. R.D. del 10 ottobre (ANNUARIO, p. 4).

Bassiano (LT), prolungamento delle vie Aldo Manuzio, Governo Vecchio e Plebiscito. R.D. del 10 novembre (ANNUARIO, p. 136).

Teggiano (SA), sistemazione piazza Municipio e Belvedere. R.D. del 20 dicembre (ANNUARIO, p. 141).

1896

Susa (TO), sistemazione del passaggio dalla via del Castello all'arco di Cesare Augusto. R.D. del 30 gennaio (ANNUARIO, p. 162).

Dego (SV), ampliamento e sistemazione piazza S. Marco in frazione Santa Giulia. R.D. del 20 febbraio (ANNUARIO, p. 146).

Tortona (AL), piano regolatore edilizio e di ampliamento. R.D. del 20 febbraio (ANNUARIO, p. 4).

Cuorgnè (TO), allargamento di via Croce. R.D. del 10 marzo (ANNUARIO, p. 8).

Sant'Antimo (NA), ampliamento e sistemazione piazza Parrocchia. R.D. del 16 aprile (ANNUARIO, p. 101).

Milano, variante al piano regolatore edilizio per il circondario interno[82]. R.D. del 23 aprile (ANNUARIO, p. 95).

Venezia, variante al piano di risanamento[83]. R.D. n. 258 del 31 maggio (R.U.L.D., 1896, II, p. 2145).

Milano, variante al piano regolatore di ampliamento nel circondario esterno[84]. R.D. n. 150 del 3 maggio (A.C.S. - R.U.L.D., 1896, II, p. 1141).

Galatina (LE), risanamento e sistemazione del quartiere adiacente al Vico Vecchio. R.D. del 2 luglio (ANNUARIO, p. 80).

Parma, lavori di risanamento. R.D. n. 490 dell'11 agosto (R.U.L.D., 1896, III, p. 3320).

Napoli, piano suppletivo di risanamento. R.D. n. 408 del 31 agosto (R.U.L.D., 1896, III, p. 2924).

Pistoia, allargamento via Francesco Fagni. R.D. del 5 ottobre (ANNUARIO, p. 121).

Castellamonte (TO), allargamento di via Roma. R.D. del 16 ottobre (ANNUARIO, p. 8).

Milano, variante al piano regolatore edilizio del circondario interno[85]. R.D. del 18 ottobre (ANNUARIO, p. 95).

Napoli, apertura di una strada praticabile dai veicoli per l'accesso all'ospedale militare. R.D. del 3 dicembre (R.U.L.D., 1986, Supplemento, p. 645).

Cupramarittima (AP), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 6 dicembre (ANNUARIO, p. 14).

Livorno Ferraris (VC), allargamento vicolo degli Apostoli. R.D. del 6 dicembre (ANNUARIO, p. 179).

Loreto Aprutino (PE), ampliamento piazza XX Settembre. R.D. del 24 dicembre (ANNUARIO, p. 117).

Napoli, piano di esecuzione per la costruzione delle vie di allacciamento del rione Vomero. R.D. n. 588 del 24 dicembre (R.U.L.D., 1896, III, p. 4160).

Torino, variante al piano regolatore di ampliamento per il prolungamento di 18 strade oltre la cinta daziaria[86]. R.D. del 24 dicembre (ANNUARIO, p. 160).

1897

Bordighera (IM), costruzione strada da via Vittorio Emanuele al magazzino ferroviario Piccola Velocità e allargamento strada provinciale. R.D. del 21 marzo (ANNUARIO, p. 75).

Bologna, variante al piano regolatore[87]. R.D. dell'11 luglio (ANNUARIO, p. 26).

Livorno Ferraris (VC), allargamento di piazza Castello. R.D. dell'11 luglio (ANNUARIO, p. 179).

Torino, variante al piano regolatore per l'ampliamento e la sistemazione nella regione meridionale fra S. Salvario e la Barriera di Nizza[88]. R.D. del 2 ottobre (ANNUARIO, p. 159).

Id., variante al piano regolatore di ampliamento per le zone oltre Dora e Vanchiglia[89]. R.D. del 2 ottobre (ANNUARIO, p. 159).

Genova, piano regolatore di ampliamento della valle di S. Ugo. R.D. del 20 novembre (ANNUARIO, p. 66).

Torino, piano regolatore di ampliamento per la continuazione dei portici lungo il tratto ovest della via Sacchi, nella regione S. Secondo, tra il corso Duca di Genova ed il corso Sommeiller. R.D. del 5 dicembre (ANNUARIO, p. 160).

Brescia, piano regolatore di ampliamento. R.D. del 19 dicembre (ANNUARIO, p. 30).

1898

Napoli, piani particellari sul parziale ampliamento e risanamento del rione di S. Lucia. R.D. n. 10 del 6 gennaio (R.U.L.D., 1898, I, p. 23).

Chiavari (GE), apertura di una nuova strada tra il corso Garibaldi ed il vicolo dei Facchini. R.D. del 20 gennaio (ANNUARIO, p. 68).

Napoli, modifica al piano di risanamento[90] R.D. n. 217 del 15 maggio (R.U.L.D., 1898, II, p. 1123).

Minturno (LT), ampliamento piazza Portanova. R.D. del 23 giugno (ANNUARIO, p. 136).

S. Benedetto Po (MN), prolungamento via dell'Orto. R.D. del 26 giugno (ANNUARIO, p. 86).

Napoli, variante al piano generale di sistemazione della zona San Severino Portanova. R.D. n. 333 del 10 luglio (R.U.L.D., 1898, II, p. 1680).

Calvizzano (NA), sistemazione piazza della Parrocchia. R.D. del 17 luglio (ANNUARIO, p. 100).

Teramo, completamento porticato di piazza Vittorio Emanuele. R.D. del 19 ottobre (ANNUARIO, p. 157).

Firenze, prolungamento via Arnolfo fino a via Piagentina. R.D. del 25 ottobre (ANNUARIO, p. 55).

Langosco (PV), allacciamento contrada Gambarana e Zerbona. R.D. del 3 novembre (ANNUARIO, p. 110).

Roma, piano per la sistemazione della zona monumentale. R.D. n. 509 del 18 dicembre (R.U.L.D., 1898, III, p. 2797).

1899

Firenze, allargamento via Castellani. R.D. dell'8 gennaio (ANNUARIO, p. 55).

Lecce, formazione di una piazzetta. R.D. del 19 gennaio (ANNUARIO, p. 79).

Curti (CE), allargamento corso Nazionale. R.D. del 26 gennaio (ANNUARIO, p. 101).

Chieti, completamento corso Marrucino. R.D. del 2 febbraio (ANNUARIO, p. 41).

Guastalla (RE), costruzione barriera di Porta Po e sistemazione strade adiacenti. R.D. del 2 febbraio (ANNUARIO, p. 131).

Benevento, variante al piano regolatore per il corso Garibaldi[91]. R.D. del 24 febbraio (ANNUARIO, p. 22).

Torino, variante ai due piani regolatori d'ingrandimento nelle regioni a sud ed a nord della via S. Donato[92]. R.D. del 9 marzo (ANNUARIO, p. 159).

Id., variante ai due piani regolatori d'ingrandimento nelle regioni a sud ed a nord della via S. Donato[93]. R.D. del 27 aprile (ANNUARIO, p. 159).

Caivano (NA), allargamento e prolungamento di piazza Cairoli. R.D. del 25 maggio (ANNUARIO, p. 100).

Napoli, variante al progetto di risanamento del rione S. Lucia[94]. R.D. del 12 giugno. R.D. n. 483 del 12 giugno (R.U.L.D., 1899, III, p. 3153).

Omegna (VB), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 25 giugno (ANNUARIO, p. 103).

S. Remo (IM), allargamento di via Palma. R.D. del 25 giugno (ANNUARIO, p. 76).

Torino, variante al piano regolatore di ampliamento per regione di Crocetta[95]. R.D. del 29 giugno (ANNUARIO, p. 160).

Caluso (TO), allargamento strada interna per la stazione ferroviaria. R.D. del 1 agosto (ANNUARIO, p. 8).

Torino, variante al piano regolatore per l'ampliamento e la sistemazione nella regione meridionale fra S. Salvario e la Barriera di Nizza[96]. R.D. del 1 agosto (ANNUARIO, p. 159).

Milano, variante al piano regolatore di ampliamento del circondario esterno[97]. R.D. del 20 settembre (R.U.L.D., 1899, Supplemento, p. 454).

Catania, prolungamento del viale della Regina Margherita da via Caronda a piazza d'Armi. D.R. del 3 dicembre (B.U.M.LL.PP., I, p. 53).

Sori (GE), prolungamento di via Cavour. D.R. del 14 dicembre (B.U.M.LL.PP., I, p. 53).

Asti, apertura di sbocchi a nord della città. D.R. del 17 dicembre (B.U.M.LL.PP., I, p. 53).

Rivarolo Canavese (TO), apertura della via Ospedale. D.R. del 31 dicembre (B.U.M.LL.PP., I, p. 54 - ANNUARIO, p. 162).

1900

Jatrinoli (RC), sistemazione di un tratto della strada nazionale n. 67 nell'interno dell'abitato. D.R. del 25 febbraio (B.U.M.LL.PP., I, p. 196).

Ampezzo (UD), piano particolareggiato di esecuzione dell'edificio scolastico ed annesso cortile. D.R. del 25 febbraio (B.U.M.LL.PP., I, p. 271).

Novi Ligure (AL), piano regolatore. R.D. del 4 marzo (ANNUARIO, p. 4).

Brindisi, prolungamento del Corso Garibaldi fino alla via extramurale, con alcune opere accessorie. D.R. del 11 marzo (B.U.M.LL.PP., I, p. 271).

Genova, allargamento e sistemazione via Mercanzia. D.R. del 22 marzo (B.U.M.LL.PP., I, p. 271 - ANNUARIO, p. 66).

Galatina (LE), sistemazione di piazza Fontana o Alighieri. D.R. dell'8 aprile (B.U.M.LL.PP., I, p. 361, ANNUARIO, p. 80).

Resina (NA), costruzione di un pubblico mercato e di due vie di accesso. D.R. del 17 maggio (B.U.M.LL.PP., I, p. 540).

Tricarico (PT), formazione di una piazza ad uso di mercato sull'area attualmente occupata dal primo atrio del palazzo vescovile. D.R. del 17 maggio (B.U.M.LL.PP., I, p. 540).

Craveggia (NO), sistemazione e parziale allargamento di via della Vasca. D.R. del 27 maggio (B.U.M.LL.PP., I, p. 540 - ANNUARIO, p. 103).

Brescia, variante al piano regolatore di ampliamento[98]. D.R. del 7 giugno (B.U.M.LL.PP., I, p. 540 - ANNUARIO, p. 30).

Novara, piano regolatore di ampliamento nella regione sud-ovest. D.R. del 7 giugno (B.U.M.LL.PP., I, p. 540 - ANNUARIO, p. 102).

Galatina (LE), sistemazione della piazza Lillo.

D.R. del 1 luglio (B.U.M.LL.PP., I, p. 664 - ANNUARIO, p. 80).

Genova, variante al piano di sistemazione della viabilità orientale[99]. R.D. del 16 agosto (ANNUARIO, p. 66).

Torino, variante al piano regolatore nella regione oltre Po a nord del viale della Regina[100]. D.R. del 19 agosto (B.U.M.LL.PP., I, p. 939 - ANNUARIO, p. 160).

Albenga (SV), allargamento della traversa provinciale della borgata di Leca. R.D. dell'8 settembre (B.U.M.LL.PP., I, p. 969 - ANNUARIO, p. 146).

Domodossola (VB), ampliamento dell'antica via del Sempione. D.R. del 21 ottobre (B.U.M.LL.PP., I, p. 1010 - ANNUARIO, p. 103).

S. Severo (FG), allargamento e sistemazione della piazza Nicola Tondi. D.R. del 18 novembre (B.U.M.LL.PP., I, p. 1024 - ANNUARIO, p. 61).

Castellana (BA), prolungamento di via dell'Erba. D.R. del 2 dicembre (B.U.M.LL.PP., II, p. 32).

Lirio (PV), sistemazione della via principale. D.R. del 2 dicembre (B.U.M.LL.PP., II, p. 32 - ANNUARIO, p. 110).

1901

Genova, varianti al piano regolatore di ampliamento dal lato orientale nella parte piana delle frazioni suburbane[101]. R.D. n. 43 del 6 gennaio (A.C.S. - R.U.L.D., 1901, p. 260 - B.U.M.LL.PP., II, p. 178).

Bordighera (IM), sistemazione della Via Lunga. D.R. del 13 gennaio (B.U.M.LL.PP., II, p. 73 - ANNUARIO, p. 75).

Genova, variante al piano regolatore di ampliamento dal lato orientale nella parte piana delle frazioni suburbane[102]. D.R. n. 27 del 20 gennaio (A.C.S. - R.U.L.D., 1901, p. 87 - B.U.M.LL.PP., II, p. 124).

Corato (BA), apertura della via Duomo. D.R. del 7 febbraio (B.U.M.LL.PP., II, 182).

Torino, variante ai due piani regolatori di ampliamento verso ponente[103]. R.D. del 1 marzo (ANNUARIO, p. 159).

Casalnuovo Monterotaro (FG), prolungamento di Vico 1° Boschetto fino all'incontro col vicoletto S. Severo. D.R. del 7 marzo (B.U.M.LL.PP., II, p. 239).

Ugento (LE), opere di risanamento. D.R. del 7 marzo (B.U.M.LL.PP., II, p. 239 - ANNUARIO, p. 80).

Torino, variante al piano regolatore di ampliamento per la regione Crocetta[104]. R.D. del 21 marzo (ANNUARIO, p. 160).

Id., piano regolatore di ampliamento nella regione S. Paolo fuori cinta. D.R. del 31 marzo (B.U.M.LL.PP., II, p. 289).

Id., variante ai piani regolatori di ampliamento nelle zone poste rispettivamente a sud ed a nord di via S. Donato[105]. R.D. del 31 marzo (ANNUARIO, p. 159).

Acqui (AL), apertura di una via a fianco del teatro. R.D. del 21 novembre (ANNUARIO, p. 4).

Milano, piano regolatore edilizio per la sistemazione delle vie Armorari, Sparari e adiacenze compresa la piazza della Rosa. D.R. del 7 aprile (B.U.M.LL.PP., II, p. 322 - ANNUARIO, p. 95).

Soveria Mannelli (CZ), costruzione di una piazza ad uso di mercato. D.R. del 7 aprile (B.U.M.LL.PP., II, p. 302).

Milano, varianti al piano regolatore di ampliamento pel circondario esterno[106]. D.R. n. 343 del 30 giugno (A.C.S. - R.U.L.D., 1901, p. 2574 - B.U.M.LL.PP., II, p. 526).

Novara, piano regolatore nella zona detta Vallone. D.R. del 26 luglio (B.U.M.LL.PP., II, p. 617 - ANNUARIO, p. 102).

Albenga (SV), allargamento di un tratto di via Gioberti. D.R. del 28 luglio (B.U.M.LL.PP., II, p. 603 - ANNUARIO, p. 146).

Id., allargamento della piazza del Seminario. D.R. del 28 luglio (B.U.M.LL.PP., II, p. 603 - ANNUARIO, p. 146).

Caltanissetta, sistemazione edilizia estremo sud del corso Principe Umberto. D.R. del 28 luglio (B.U.M.LL.PP., II, p. 617 - ANNUARIO, p. 36).

Torino, variante al piano regolatore di ampliamento fra il foro boario, le nuove officine ferroviarie e la cinta daziaria[107]. D.R. del 28 luglio (B.U.M.LL.PP., II, p. 632 - ANNUARIO, p. 160).

Montorio Romano (Roma), allargamento della via rotabile all'ingresso dell'abitato. R.D. del 5 agosto (B.U.M.LL.PP., II, p. 617 - ANNUARIO, p. 136).

Reggio Calabria, apertura di una nuova via a nord del giardino pubblico, con l'ampliamento di questo giardino. D.R. del 5 agosto (B.U.M.LL.PP., II, p. 617).

Foggia, variante al piano regolatore di ampliamento della regione nord – est, per la regione Conte Appiano[108]. D.R. del 21 agosto (B.U.M.LL.PP., II, p. 632).

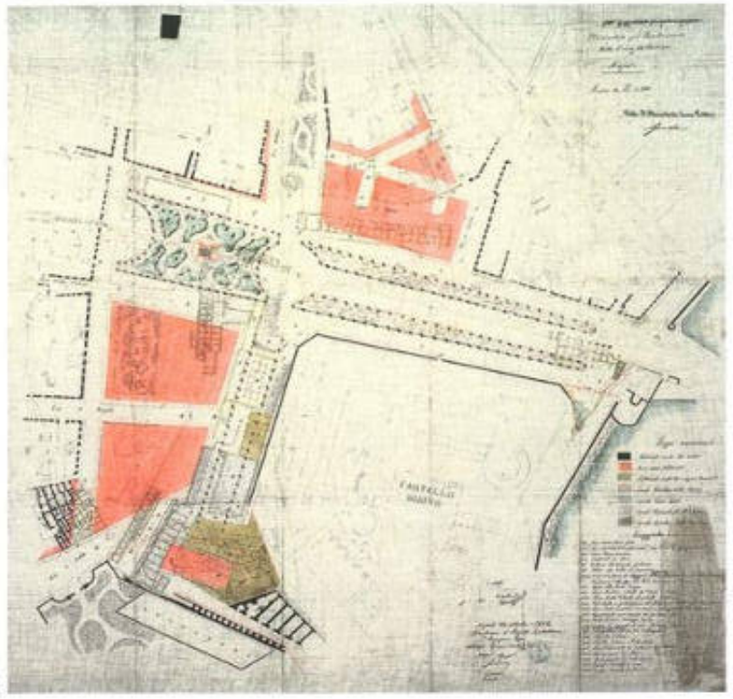
Genova, isolamento cattedrale di S. Lorenzo. D.R. del 21 agosto (B.U.M.LL.PP., II, p. 632 - ANNUARIO, p. 66).

Perugia, apertura di una via fra le piazze Fortebraccio e Cavallotti. D.R. del 21 agosto (B.U.M.LL.PP., II, p. 617 - ANNUARIO, p. 111).

Tradate (VA), sistemazione edilizia dell'imbocco del corso Umberto I. D.R. del 21 agosto (B.U.M.LL.PP., II, p. 632 - ANNUARIO, p. 174).

Adernò (CT), allargamento di un tratto di via Perriera, D.R. del 7 settembre (B.U.M.LL.PP., II, p. 673).

Voghera (PV), piano regolatore di ampliamento.

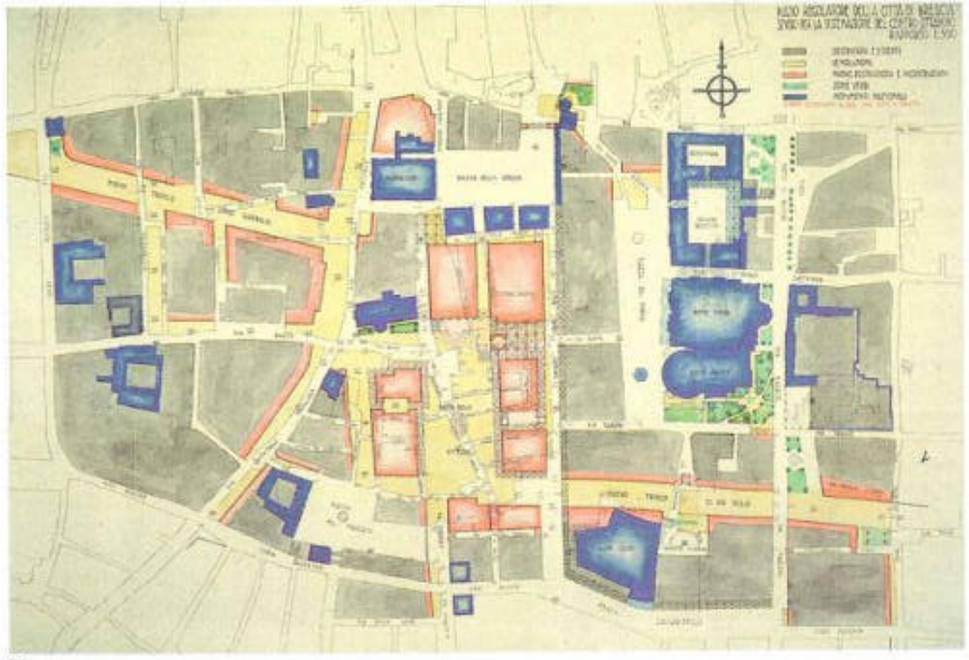


I

II

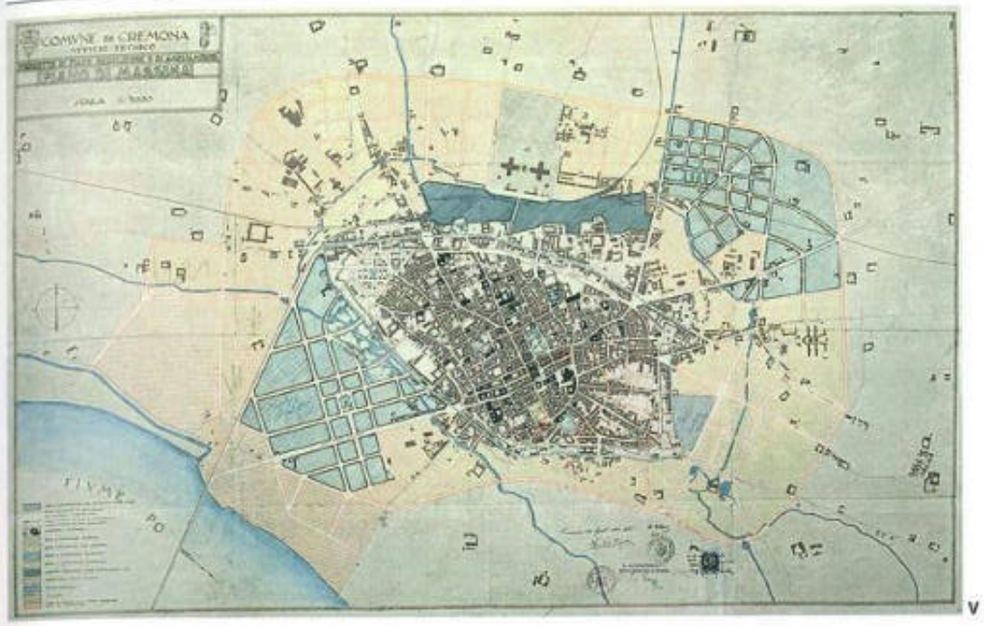
I/Napoli. Planimetria pel riordinamento della piazza del municipio di Napoli. Scala 1:500.
Archivio centrale dello Stato (d'ora in poi ACS), *Leggi e decreti*, R.d. 25 dicembre 1883, n. 1791.
II/Bologna. Municipio di Bologna. Ufficio di edilità ed arte. Piano regolatore della città e piano di ampliamento esterno, pianta generale. Scala 1:4000.
ACS, *Leggi e decreti*, R.d. 11 aprile 1889, n. 6020.

III

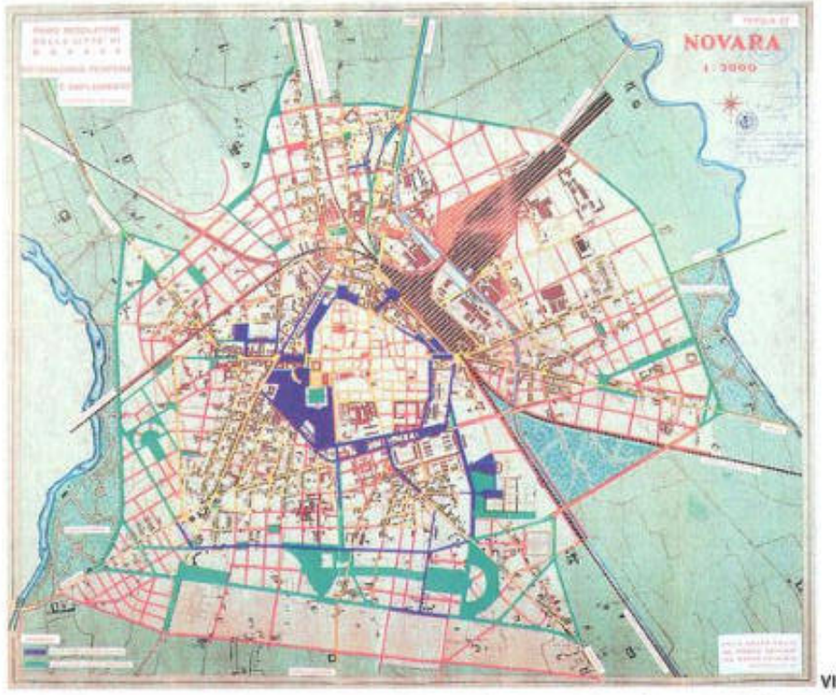


IV

III/La Spezia. Piano regolatore di ampliamento per la città di Spezia, planimetria di massima. Scala 1:2000.
ACS, *Leggi e decreti*, Legge 4 giugno 1908, n. 275.
IV/Brescia. Piano regolatore della città di Brescia. Studio per la sistemazione del centro cittadino. Scala 1:500.
ACS, *Leggi e decreti*, R.d. 29 aprile 1929, n. 787.



V



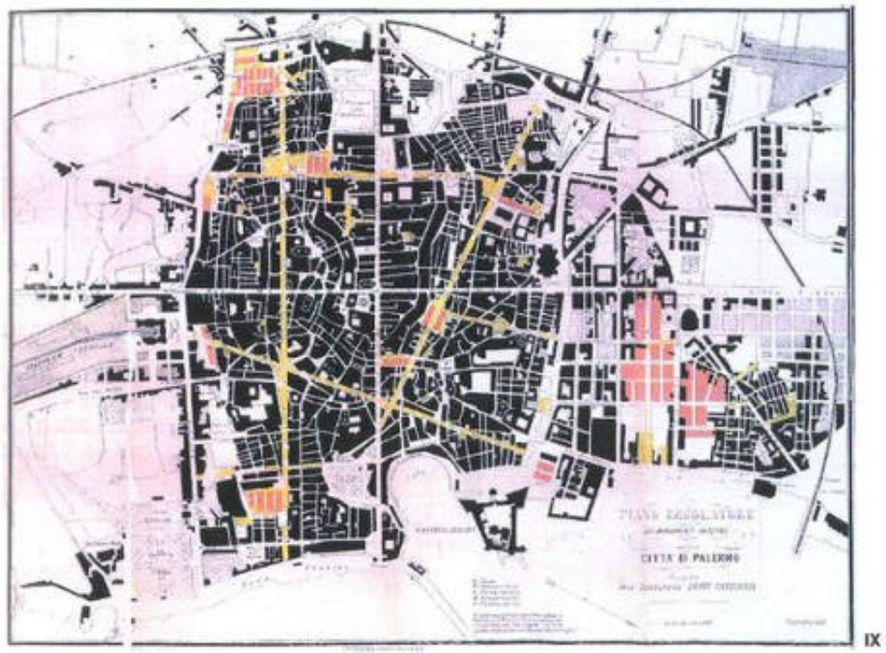
VI

V/Cremona. Piano regolatore edilizio e di ampliamento della città di Cremona, Piano di massima. Scala 1:5000.
ACS, *Leggi e decreti*, Legge 1 maggio 1930, n. 612.
VI/Novara. Piano regolatore della città di Novara. Sistemazione periferia e ampliamento, planimetria generale. Scala 1:5000.
ACS, *Leggi e decreti*, R.d. 14 luglio 1937, n. 1824.

VII

VIII

VII/Reggio Emilia. Piano regolatore. Sistemazione del vecchio nucleo. Scala 1:1000.
ACS, *Leggi e decreti*, R.d. 2 aprile 1940, n. 592.
VIII/Mantova. Piano regolatore generale di massima della città di Mantova. Stralcio della parte riguardante la sistemazione della città vecchia. Scala 1:2000.
ACS, *Leggi e decreti*, R.d. dell'8 agosto 1942, n. 28.



IX

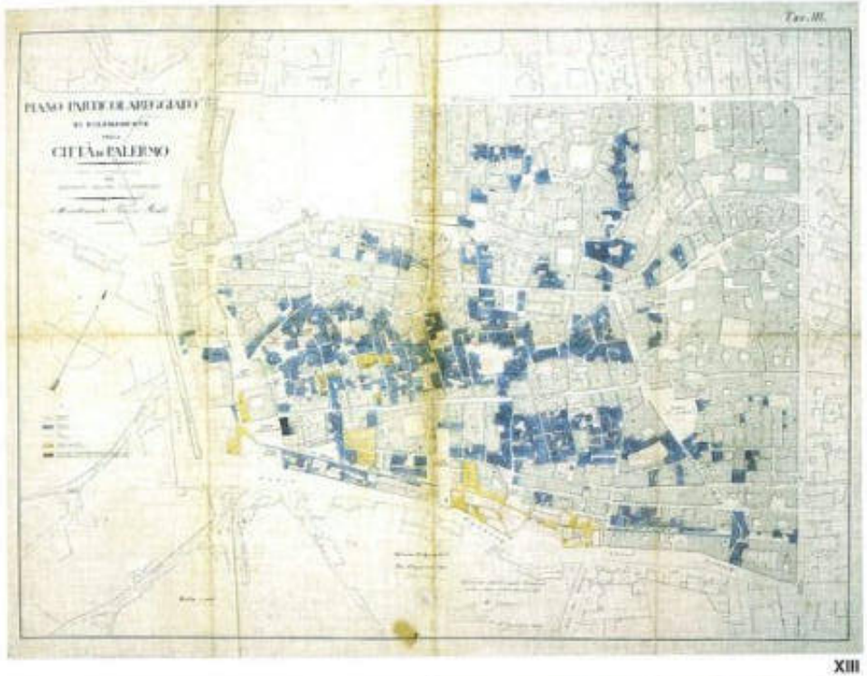
X

IX/Piano Regolatore dei Mandamenti interni della Città di Palermo. Progetto dell'Ingegnere Luigi Castiglia. Dicembre 1884 (BCRS).
X/Piano Regolatore di Risanamento della Città di Palermo. Progetto dell'Ingegnere Felice Giarrusso. Approvato dalla Commissione Tecnica. Palermo 31 maggio 1885 (BCRS).

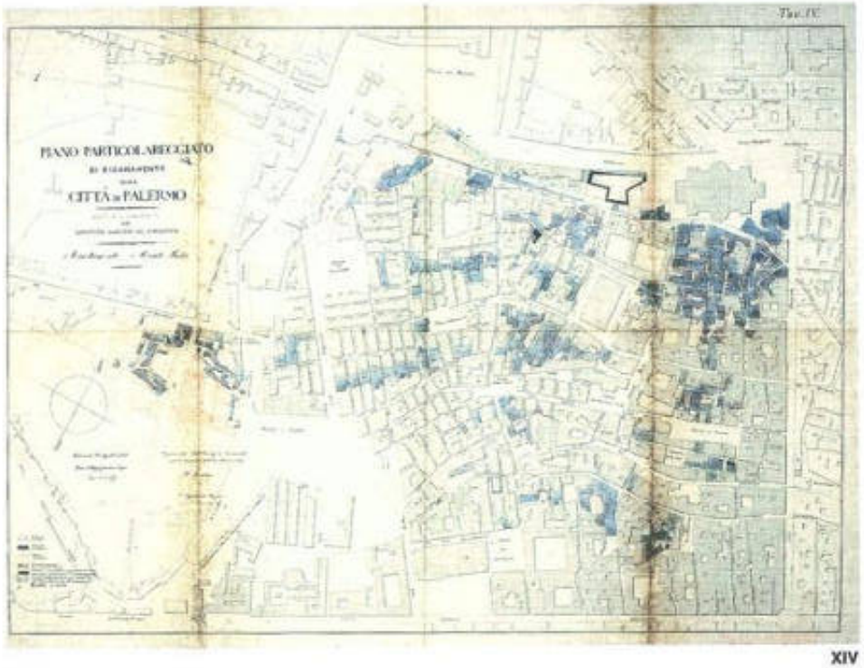
XI

XII

XI/Piano Regolatore di Risanamento e di Ampliamento della Città di Palermo. Felice Giarrusso 1886 (ASCP).
XII/Piano Particolareggiato di Risanamento della Città di Palermo. Mandamento Tribunali. Felice Giarrusso. Palermo 22 agosto 1889 (ACS).

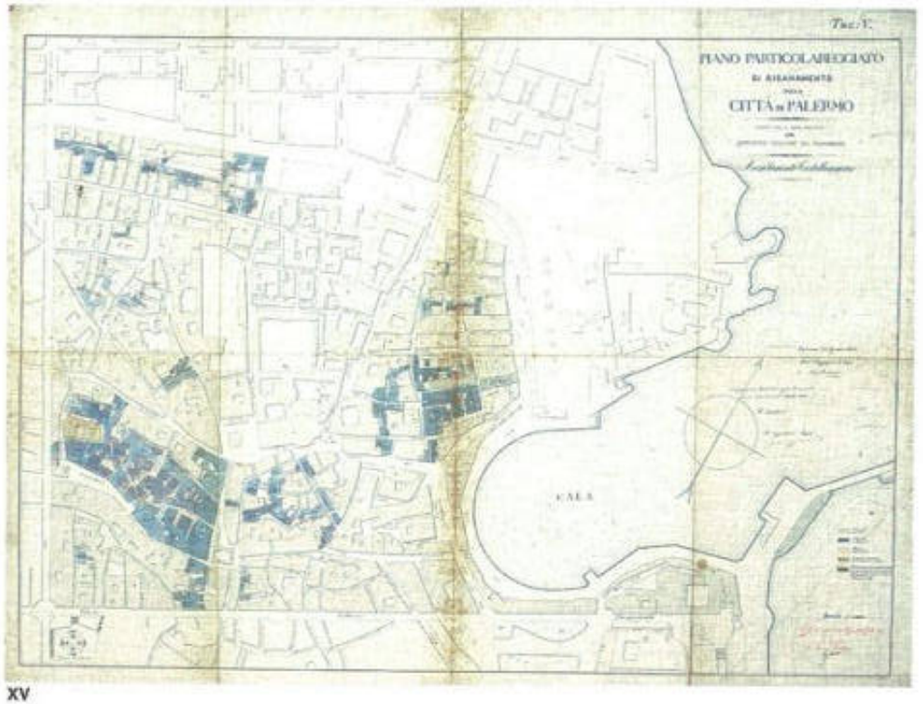


XIII

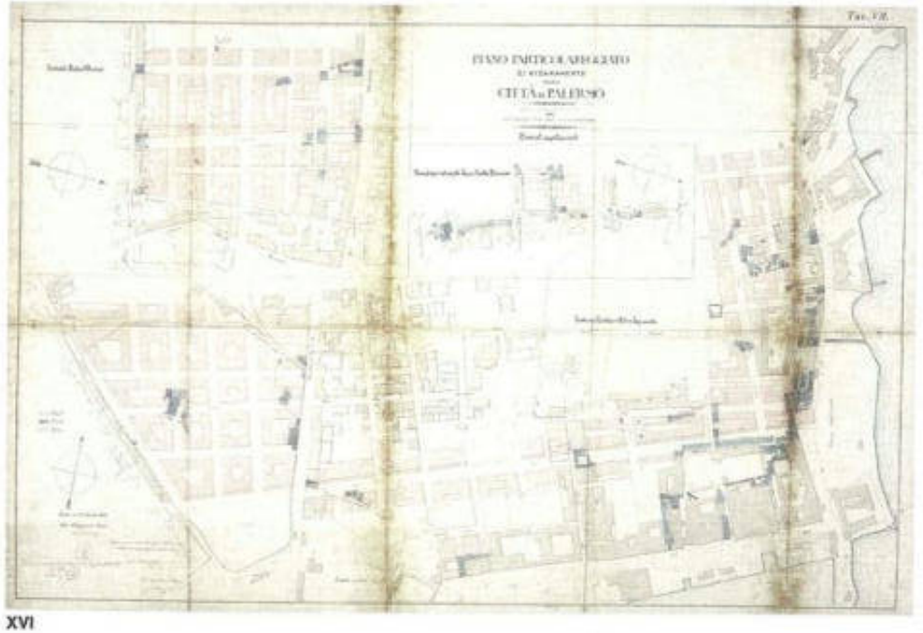


XIV

XIII/Piano Particolareggiato di Risanamento della Città di Palermo. Mandamento Palazzo Reale. Felice Giarrusso. Palermo 22 agosto 1889 (ACS).
XIV/Piano Particolareggiato di Risanamento della Città di Palermo. Mandamento Monte Pietà. Felice Giarrusso. Palermo 22 agosto 1889 (ACS).



XV

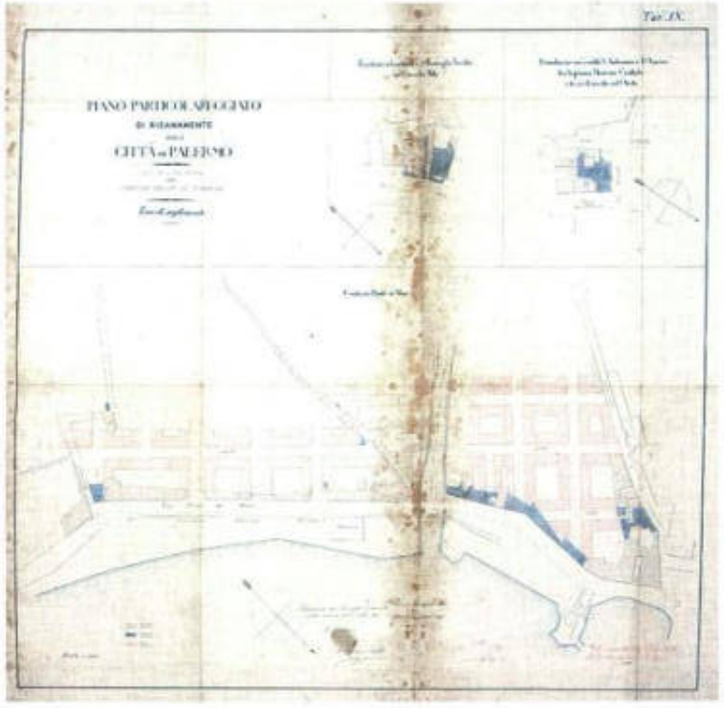


XVI

XV/Piano Particolareggiato di Risanamento della Città di Palermo. Mandamento Castellammare. Felice Giarrusso. Palermo 22 agosto 1889 (ACS).
XVI/Piano Particolareggiato di Risanamento della Città di Palermo. Mandamento Molo, Borgo e Borgo Nuovo. Felice Giarrusso. Palermo 22 agosto 1889 (ACS).

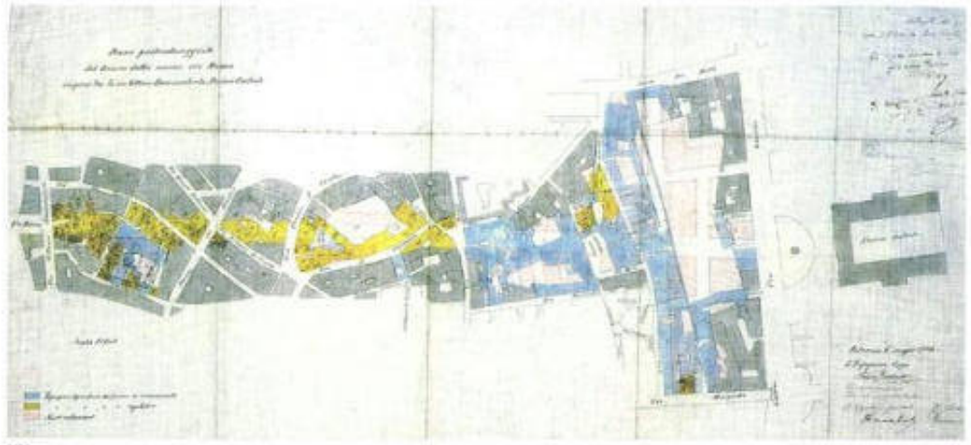
XVII

XVIII

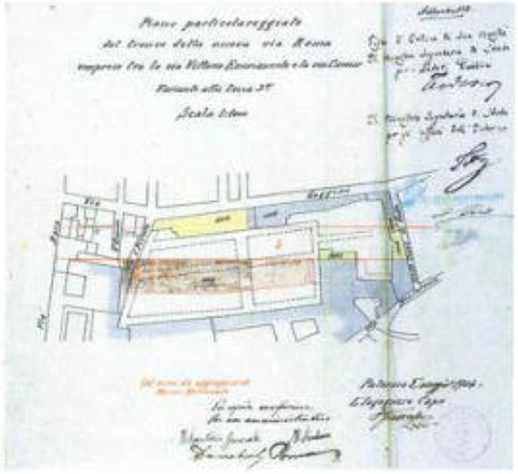


XIX

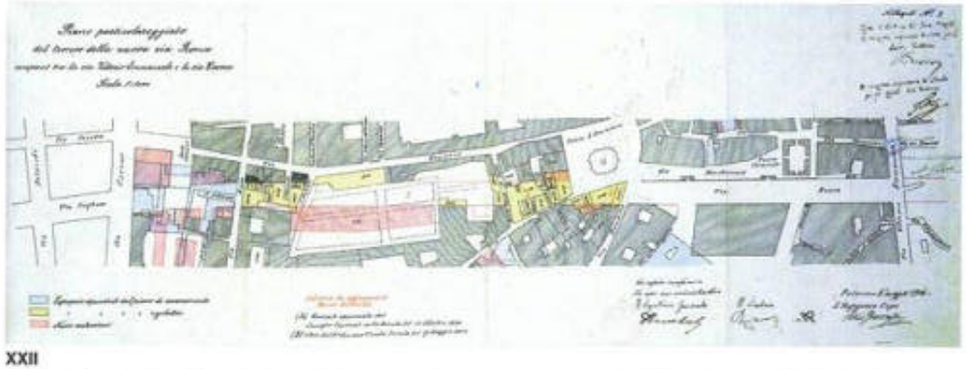
XVII/Piano Particolareggiato di Risanamento della Città di Palermo. Zone di apliamento. Contrada Porta d'ossuna, Contrada Bambino-Molo-Acquasanta. Felice Giarrusso. Palermo 22 agosto 1889 (ACS).
XVIII/Piano Particolareggiato di Risanamento della Città di Palermo. Zone di apliamento. Contrada Feliciuzza. Felice Giarrusso. Palermo 22 agosto 1889 (ACS).
XIX/Piano Particolareggiato di Risanamento della Città di Palermo. Zone di apliamento. Contrada Ponte di Mare. Felice Giarrusso. Palermo 22 agosto 1889 (ACS).



XX

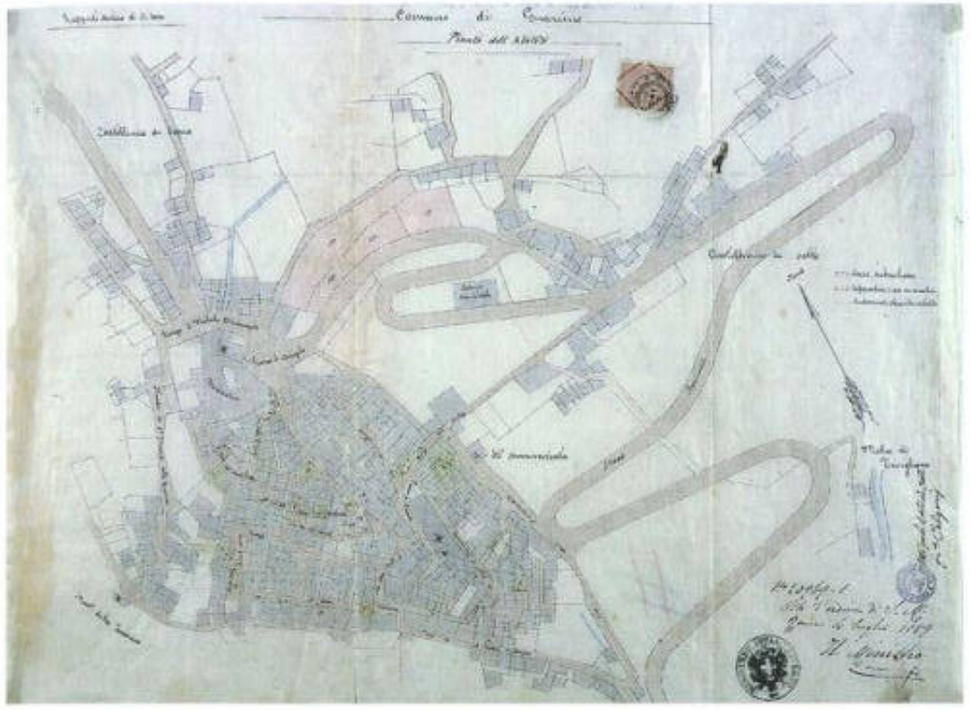


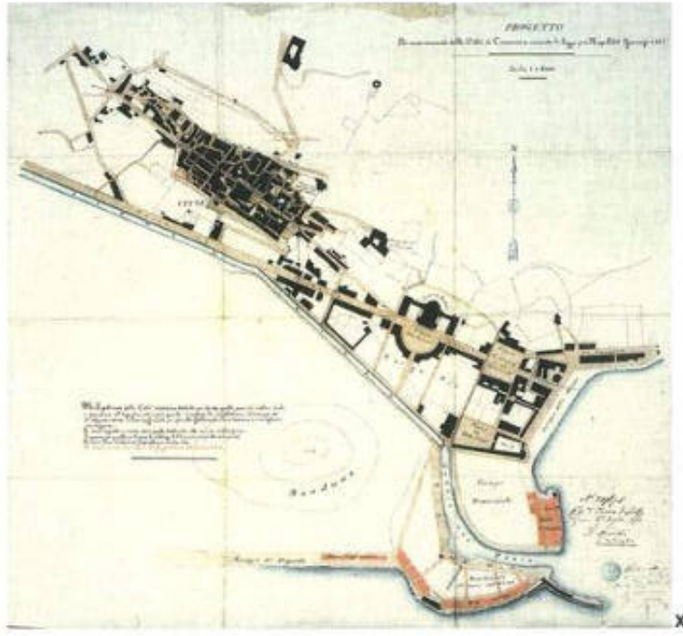
XXI



XXII

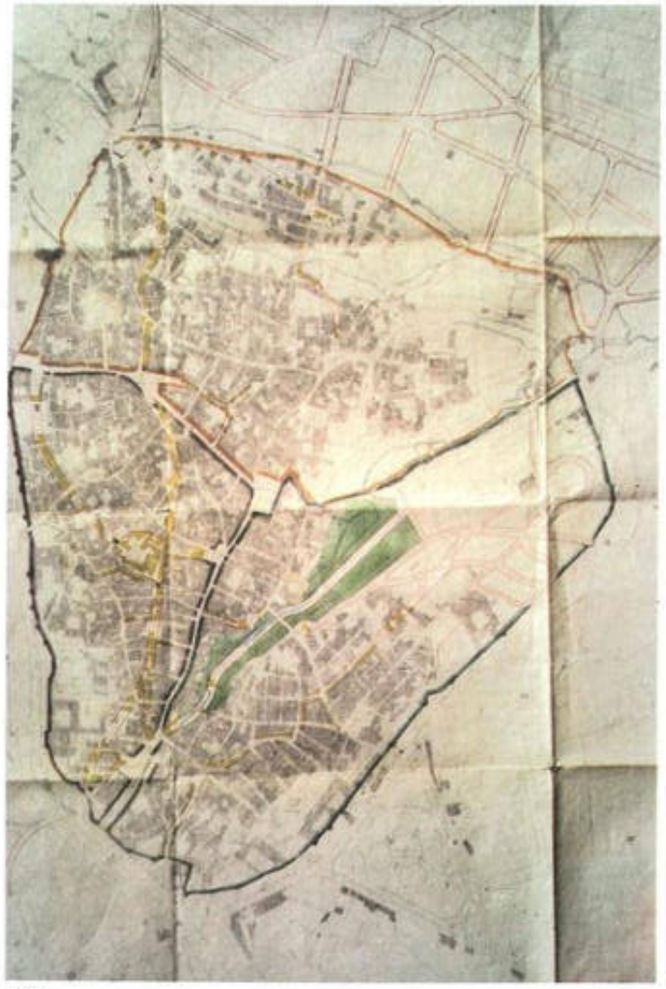
XX/Piano Particolareggiato del tronco della nuova via Roma compreso tra la via Vittorio Emanuele e la via Cavour. Variante della zona 3^. Palermo 5 maggio 1904. Felice Giarrusso (all. R.D. 155/1905 - ASC).
XXI/Piano Particolareggiato del tronco della nuova via Roma compreso tra la via Vittorio Emanuele e la via Cavour. Palermo 5 maggio 1904. Felice Giarrusso (all. R.D. 155/1905 - ASC).
XXII/Piano Particolareggiato del tronco della nuova via Roma compreso tra la via Vittorio Emanuele e la via Cavour. Palermo 5 maggio 1904. Felice Giarrusso (all. R.D. 155/1905 - ASC).





XXIV

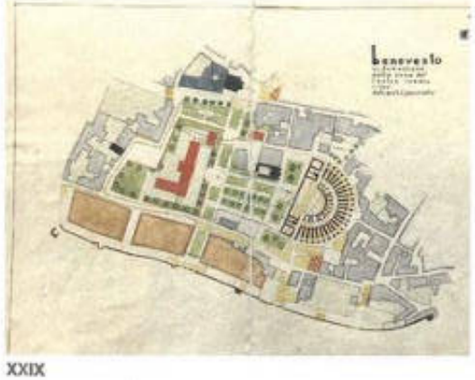
XXIII/Guarcino (FR), Pianta dell'abitato, 1885-1889 (ACS, *Leggi e decreti, 6226/1889*).
XXIV/Terracina (LT), Progetto di risanamento della città secondo la legge per Napoli 15 gennaio 1885, 1885-1890 (ACS, *Leggi e decreti, 7112/1890*).



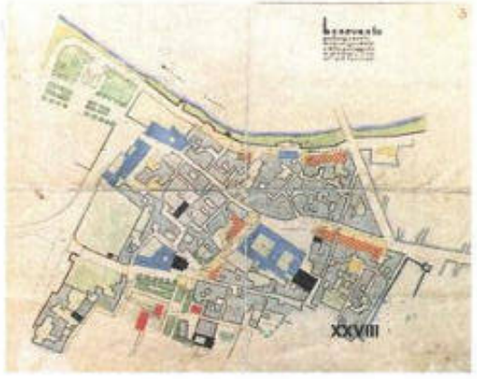
XXV

XXV/Cuccioli A. Franceschelli V., *Progetto di Piano Regolatore per la Città di Viterbo*, gennaio 1929.
Archivio di Stato di Viterbo, Inventario: Archivio Storico del Comune di Viterbo, b. 277, a. 1929, categ. 6 Lavori Pubblici.

XXVI

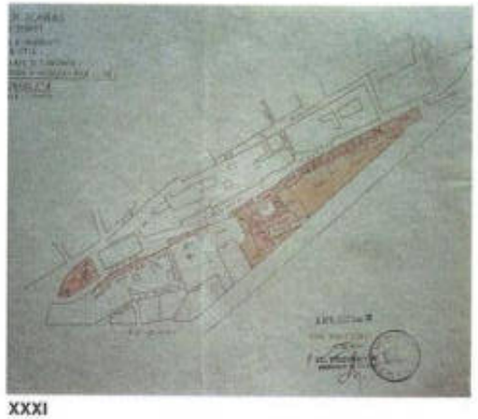


XXIX



XXVI/Benevento. Il Piano Regolatore Generale di L. Piccinato. Tav. 1 (Museo del Sannio, inv. 41591).
XXVII/Benevento. Progetto della -Trasversale- da Porta Rufina a piazza Orsini. Tav. 2 (Museo del Sannio, inv. 41591).
XXVIII/Benevento. Progetto del -prolungamento di Corso Garibaldi- e della via Posillipo. Tav. 3 (Museo del Sannio, inv. 41591).
XXIX/Benevento. Progetto dell'area verde intorno al teatro romano. Tav. 4 (Museo del Sannio, inv. 41591).

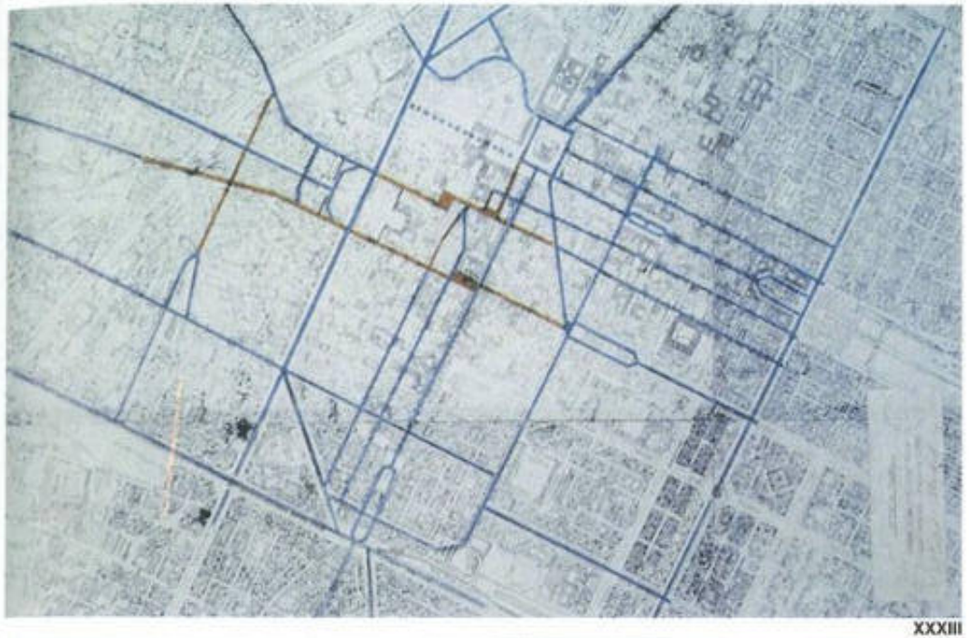
XXX



XXXI

XXXII

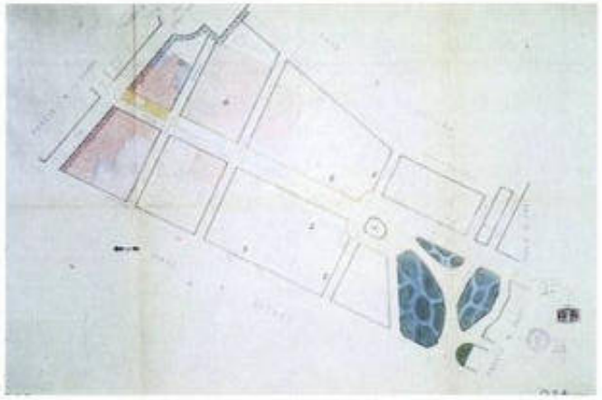
XXX/Monreale, «La città allo stato attuale» (ACS, *AA.BB.AA.*, Div. 2a, 34/40, b. 170): In rosso sono evidenziati i «monumenti» e gli «edifici pubblici»; in verde le «zone verdi»; da notare, al limite orientale dell'insediamento il complesso del Duomo e le case del rione Ciambra di cui si prevedeva la demolizione.
XXXI/Monreale, «Piano particellare di espropriazione del rione Ciambra zona di ingresso alla città» (ACS, *AA.BB.AA.*, Div. 2ª, 34/40, b. 170).
XXXII/Monreale, «Piano particellare di espropriazione del rione Ciambra zona monumentale» (ACS, *AA.BB.AA.*, Div. 2ª, 34/40, b. 170).



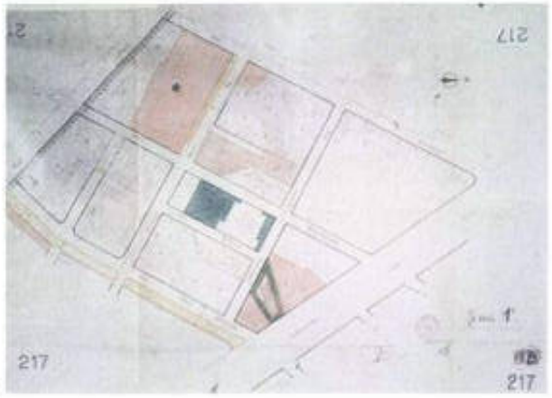
XXXIII

XXXIV

XXXIII/Torino, Schema della viabilità nella zona centrale. Sono indicati in rosso i progetti di sventramento. (ASCT, *Tipi e disegni*, 67.1.2A).
XXXIV/Torino, Progetto per il collegameto porticato tra le piazze Porta Palatina, San Giovanni e Castello. (ASCT, *Tipi e disegni*, 67.1.2A, Fogli 211 e 210 parte).



XXXV



XXXVI

XXXVII

XXXV/Torino, Progetto di rettifica viaria della via delle Rosine con isolamento della chiesa di San Michele in piazza Cavour. (ASCT, *Verbali del Consiglio Comunale*, 1949, vol. 13, verbale XLVI, f. 214).
XXXVI/Torino, Progetto di allargamento della via Sant'Ottavio e di una piazza a isolamento della Mole Antonelliana. (ASCT, *Verbali del Consiglio Comunale*, 1949, vol. 13, verbale XLVI, f. 217).
XXXVII/Torino, Progetto di isolamento del Cimitero di San Pietro in Vincoli. (ASCT, *Verbali del Consiglio Comunale*, 1949, vol. 13, verbale XLVI, f. 173).

D.R. del 10 settembre (B.U.M.LL.PP., II, p. 673 - ANNUARIO, p. 110).
Naviglie (CN), allargamento dello sbocco della via Umberto I nella piazza Parrocchia. D.R. del 28 ottobre (B.U.M.LL.PP., II, p. 734 - ANNUARIO, p. 51).
Oria (BR), allargamento piazza Manfredi. D.R. del 28 ottobre (B.U.M.LL.PP., II, p. 734 - ANNUARIO, p. 33).
Biccari (FG), ampliamento della via Duomo nel punto di sbocco nella piazza omonima. D.R. dell'8 novembre (B.U.M.LL.PP., II, p. 746).
Acqi (AL), apertura di una strada a fianco del teatro e costruzione di edifici con portico ad uso pubblico nel corso Bagni. D.R. del 21 novembre (B.U.M.LL.PP., II, p. 807 - ANNUARIO, p. 4).
Torino, varianti ed aggiunte al piano di ampliamento nella regione oltre Po a sud del viale della Regina[109]. D.R. del 21 novembre (B.U.M.LL.PP., II, 807 - ANNUARIO, p. 160).
Ventimiglia (IM), allargamento e sistemazione di via Biancheri. D.R. del 19 dicembre (B.U.M.LL.PP., III, p. 65 - ANNUARIO, p. 76).
Trapani, abbattimento terrapieno a mezzogiorno e ponente della città lungo la passeggiata della Marina. D.R. del 29 dicembre (B.U.M.LL.PP., III, p. 79 - ANNUARIO, p. 163).

1902

Arbus (CA), sistemazione piazza adiacente alla chiesa parrocchiale. D.R. del 12 gennaio (B.U.M.LL.PP., III, p. 79 - ANNUARIO, p. 35).
S. Remo (IM), allargamento di corso Cavallotti nel tratto compreso fra il Rondò Garibaldi e l'Albergo Vittoria. D.R. del 12 gennaio (B.U.M.LL.PP., III, p. 98 - ANNUARIO[110], p. 75).
Galliate (NO), allargamento della via Mizzanghera nel tratto che mette alla stazione ferroviaria. D.R. del 16 gennaio (B.U.M.LL.PP., III, p. 79 - ANNUARIO, p. 103).
Fossombrone (PS), sistemazione di via Speranza. D.R. del 23 gennaio (B.U.M.LL.PP., III, p. 130 - ANNUARIO, p. 115).
Tarcento (UD), allargamento della via Toffoletti e del piazzale ad uso del mercato dei suini. R.D. del 30 gennaio (B.U.M.LL.PP., III, p. 130 - ANNUARIO, p. 172).
Omegna (VB), costruzione di un tronco di strada di circonvallazione fra le vie Novara e Madonna del Popolo. D.R. del 23 febbraio (B.U.M.LL.PP., III, p. 200 - ANNUARIO, p. 103).
Genova, prosecuzione di via Andrea Doria a S. Pier d'Arena. D.R. del 13 marzo (B.U.M.LL.PP., III, p. 223 - ANNUARIO, p. 66).
Genova, apertura di un nuovo accesso alla via delle Palazzine mediante la formazione di una piazza a Bolzaneto. D.R. del 26 marzo (B.U.M.LL.PP., III, p. 278 - ANNUARIO, p. 66).
Alassio (SV), prolungamento di via Torino. D.R. del 3 aprile (B.U.M.LL.PP., III, p. 302 - ANNUARIO, p. 146).
Savona, piano regolatore edilizio e di ampliamento del quartiere Foce. R.D. del 27 aprile (ANNUARIO, p. 144).
Id., prolungamento del corso Cristoforo Colombo. D.R. del 21 maggio (B.U.M.LL.PP., III, p. 399 - ANNUARIO, p. 144).
Venezia, costruzione di un nuovo mercato del pesce a S. Silvestro. R.D. del 21 maggio (ANNUARIO, p. 175).
Savona, prolungamento del corso Agostino Ricci. D.R. del 5 giugno (B.U.M.LL.PP., III, p. 399 - ANNUARIO, p. 144).
Alassio (SV), apertura di una via fra la piazza Freghetti e il viale Hamburg. D.R. del 12 giugno (B.U.M.LL.PP., III, p. 471 - ANNUARIO, p. 146).
Calenza Valforte (FO), allargamento di via Murorotto. D.R. del 4 agosto (B.U.M.LL.PP., III, p. 718).
Crucoli (KR), sistemazione della piazza Conte di Torino. D.R. del 4 agosto (B.U.M.LL.PP., III, p. 718 - ANNUARIO, p. 40).
Modica (RG), sistemazione piazzetta di S. Crispino e costruzione mercato. R.D. del 4 agosto (ANNUARIO, p. 124).
Camogli (GE), costruzione di una via di comunicazione fra il piazzale della chiesa parrocchiale della frazione Ruta e la sottostante strada provinciale. D.R. del 7 novembre (B.U.M.LL.PP., III, p. 914 - ANNUARIO, p. 68).
Alessandria, piano regolatore di piazza Tanaro e adiacenze. D.R. del 13 novembre (B.U.M.LL.PP., III, p. 914 - ANNUARIO, p. 2).
Saronno (VA), piano regolatore edilizio del centro. R.D. del 6 dicembre (ANNUARIO, p. 174).
Catania, prolungamento della via S. Elia. D.R. del 21 dicembre (B.U.M.LL.PP., IV, p. 73).

1903

Genova, variante al piano regolatore di ampliamento dal lato orientale nella parte piana delle frazioni suburbane[111]. D.R. n. 35 del 25 gennaio (A.C.S. - R.U.L.D., 1903, p. 97 - ANNUARIO, p. 65).
Pellaio (RC), apertura di quattro strade. D.R. del 5 febbraio (B.U.M.LL.PP., IV, p. 115).
Genova, varianti al piano regolatore di ampliamento dal lato orientale nella parte piana delle frazioni suburbane[112]. D.R. n. 72 del 12 febbraio (A.C.S. - R.U.L.D., 1903, p. 315 - ANNUARIO, p. 65).
Bronte (CT), allargamento via Masitto e Malaponti. D.R. del 15 febbraio (B.U.M.LL.PP., IV, p. 193 - ANNUARIO, p. 38).
Genova, piano di ampliamento nella zona di ter-

ritorio ai piedi e sulla pendice occidentale della collina d'Albaro. Legge n. 65 del 15 febbraio (A.C.S. - R.U.L.D., 1903, p. 288 -ANNUARIO, p. 66).

Terni, sistemazione delle aree di Fossaciera mediante apertura di una nuova via di accesso al costruendo mercato pubblico. R.D. del 12 marzo (ANNUARIO, p. 158).

Cuorgnè (TO), apertura di una nuova via fra la piazza Pinelli e della Parrocchia. D.R. del 16 aprile (B.U.M.LL.PP., IV, p. 321 - ANNUARIO, p. 8).

Zollino (LE), sistemazione della via Piazza. D.R. del 3 maggio (B.U.M.LL.PP., IV, p. 376).

Brancaleone Marina (RC), apertura di nuove strade. D.R. del 24 maggio (B.U.M.LL.PP., IV, p. 392).

Giulianova (TE), costruzione di un campo per le fiere. D.R. del 28 maggio (B.U.M.LL.PP., IV, 532).

Portofino (GE), sistemazione di piazza Vittorio Emanuele II. D.R. del 31 maggio (B.U.M.LL.PP., IV, p. 532 - ANNUARIO, p. 69).

Palermo, variante al piano regolatore e di ampliamento. R.D. n. 314 del 2 luglio (A.C.S. - R.U.L.D., 1903, p. 2611).

S. Gregorio da Sassola (Roma), allargamento della via Maestra. D.R. del 27 luglio (B.U.M.LL.PP., IV, p. 836 - ANNUARIO, p. 136).

Ballao (CA), isolamento dell'edificio comunale. D.R. del 3 agosto (B.U.M.LL.PP., IV, p. 836).

Bressana Bottarone (PV), ampliamento della piazzetta della chiesa. D.R. del 3 agosto (B.U.M.LL.PP., IV, p. 836 ANNUARIO, p. 110).

Galliate (NO), ampliamento della piazza antistante la chiesa parrocchiale. D.R. del 3 agosto (B.U.M.LL.PP., IV, p. 836 - ANNUARIO, p. 103).

Salò (BS), piano regolatore edilizio e di ampliamento. R.D. n. 410 del 19 settembre (A.C.S. - R.U.L.D., 1903, p. 3807 - ANNUARIO, p. 30).

Brescia, variante al piano regolatore di ampliamento[113]. R.D. del 29 settembre (ANNUARIO, p. 30).

Dosolo (MN), apertura di un tronco di strada. D.R. del 9 ottobre (B.U.M.LL.PP., IV, p. 955 - ANNUARIO, p. 86).

Molfetta (BA), piano regolatore edilizio e di ampliamento. R.D. del 12 ottobre (ANNUARIO, p. 19).

Sesto Calende (VA), ampliamento traversa principale del Sempione. D.R. del 12 ottobre (B.U.M.LL.PP., IV, p. 937 - ANNUARIO, p. 174).

Fioritto (BA), apertura di una via fra la strada Umberto I e la Chiesa Matrice. D.R. del 26 ottobre (B.U.M.LL.PP., IV, p. 955).

Sestri Levante (GE), riduzione a strada pubblica d'una zona di suolo privato. D.R. del 13 dicembre (B.U.M.LL.PP., V, p. 53 - ANNUARIO, p. 69).

1904

Firenze, allargamento via Nazionale fra le vie Faenza e Guelfa. D.R. del 31 gennaio (B.U.M.LL.PP., V, p. 236 - ANNUARIO, p. 55).

Lorenzago (BL), sistemazione della traversa nazionale Carnica agli imbocchi delle borgate Villa grande e Villa Piccola. D.R. del 31 gennaio (B.U.M.LL.PP., V, p. 236).

Genova, formazione di una piazza fra le vie Umberto I, Urbano Rela e Prato a S. Pier d'Arena. D.R. del 20 marzo (B.U.M.LL.PP., V, p.431 - ANNUARIO, p. 66).

Acqui (AL), formazione di una piazza in frazione Visone. R.D. del 4 aprile (ANNUARIO, p. 4).

Genova, apertura di una strada in contrada Cucinetta fra la piazza Perfumo e la via Paglia a Sestri Ponente. D.R. del 14 aprile (B.U.M.LL.PP., V, p. 600 - ANNUARIO, p. 66).

Sulmona (AQ), sistemazione della strada detta «Discesa dei molini». D.R. del 26 maggio (B.U.M.LL.PP., V, p. 714).

Rio Marina (LI), prolungamento di via XX Settembre. D.R. del 16 giugno (B.U.M.LL.PP., V, p. 940 - ANNUARIO, p. 81).

Alessandria, piano regolatore di ampliamento della città sull'area della vecchia piazza d'Armi. D.R. dell'11 luglio (B.U.M.LL.PP., V, p. 1033 - ANNUARIO, p. 3).

S. Margherita Ligure (GE), apertura di una nuova via. D.R. del 18 luglio (B.U.M.LL.PP., V, p. 1033 - ANNUARIO, p. 69).

Talmassons (UD), ampliamento della strada dal centro di Flambro alla chiesa parrocchiale. D.R. del 18 luglio (B.U.M.LL.PP., V, p. 1094 - ANNUARIO,
p. 172).

Cuorgnè (TO), piano particolareggiato per l'apertura di una nuova via tra le piazze Pinelli e della Parrocchia. D.R. del 28 luglio (B.U.M.LL.PP., V,
p. 1094).

Roma, aggiunte e modificazioni del piano regolatore e di ampliamento della città. D.R. del 1 agosto (B.U.M.LL.PP., V, p. 1162).

Genova, variante al piano regolatore di ampliamento della città fra l'altipiano di Castelletto e quello di Montegalletto[114]. D.R. n. 489 dell'11 agosto (A.C.S. - R.U.L.D., 1904, p.3984 - B.U.M.LL.PP., V, p. 1140).

Pigna (IM), apertura di una strada tra il ponte Carne e la piazzetta di S. Croce. D.R. dell'11 agosto (B.U.M.LL.PP., V, p. 1126 - ANNUARIO, p. 75).

S. Remo (IM), piano regolatore e di ampliamento. D.R. del 14 agosto (B.U.M.LL.PP., V, p. 1126 - ANNUARIO, p. 76).

Milano, varianti al piano regolatore e di ampliamento del circondario esterno[115]. D.R. n. 526 del 18 agosto (A.C.S. - R.U.L.D., 1904, p. 4200 - B.U.M.LL.PP., V, p. 1214).

Foggia, variante al piano regolatore edilizio e di ampliamento[116]. R.D. del 26 agosto (ANNUARIO, p. 58).

Id., variante al piano regolatore di ampliamento della regione nord-est per la regione Conte Appiano[117]. R.D. del 26 agosto (ANNUARIO, p. 58).

Penna S. Giovanni (MC), formazione di un campo di fiera. D.R. del 29 agosto (B.U.M.LL.PP., V, p. 1141).

Imperia[118], allargamento della via S. Giovanni ad Oneglia. R.D. del 26 settembre (B.U.M.LL.PP., V, p. 1278 - ANNUARIO, p. 75).

Reggio Calabria, prolungamento della via Tribunali. D.R. del 28 ottobre (B.U.M.LL.PP., V, p. 1357).

Dervio (CO), ampliamento via Pietro Giglio. R.D. del 31 ottobre (B.U.M.LL.PP., V, p. 1357 - ANNUARIO, p. 42).

Torino, piano regolatore e di ampliamento sull'area della Piazza Venezia. D.R. del 31 ottobre (B.U.M.LL.PP., V, p. 1357 - ANNUARIO, p. 160).

Id., allargamento delle vie Mercanti e Monte di Pietà. D.R. del 31 ottobre (B.U.M.LL.PP., V, p. 1357 - ANNUARIO, p. 160).

Id., prosecuzione della via Campana tra le vie Madama Cristina e Ormea. R.D. del 7 novembre (B.U.M.LL.PP., V, p. 1357 - ANNUARIO, p. 160).

Mantova, demolizione dei fabbricati costituenti l'isolato del Ghetto. R.D. del 20 novembre (ANNUARIO, p. 86).

Napoli, allargamento di vico del Sole e di una parte di via dei Tribunali innanzi alle nuove cliniche universitarie. D.R. del 20 novembre (B.U.M.LL.PP., V, p. 1519).

Torino, risanamento degli isolati di S. Gregorio e S. Mattia ed ampliamento di via Viotti. R.D. dell'8 dicembre (ANNUARIO, p. 160).

1905

Celano (AQ), opere per la conduttura dell'acqua potabile, la fognatura, l'illuminazione elettrica e la sistemazione della piazza del Marcato e della via del Castello. D.R., del (B.U.M.LL.PP., VI, p. 154).

Rio Marina (LI), sistemazione di via Principe Amedeo, nel tratto compreso tra le vie Palestro e 12 maggio. D.R. del 15 gennaio (B.U.M.LL.PP., VI, p. 154 - ANNUARIO, p. 81).

Milano, piano regolatore speciale per il prolungamento della via Gaudenzio Ferrari fino alla via Arena. D.R. del 19 gennaio (B.U.M.LL.PP., VI, p. 154 - ANNUARIO, p. 95).

Genova, costruzione di una piazza tra le vie Vittorio Emanuele e Cristoforo Colombo a S. Pier d'Arena. D.R. del 9 febbraio (B.U.M.LL.PP., VI, p. 370 - ANNUARIO, p. 66).

Copertino (LE), sistemazione e prolungamento della via Scialò, D.R. del 23 febbraio (B.U.M.LL.PP., VI, p. 370).

Brindisi, costruzione di un mercato di commestibili, D.R. del 23 febbraio (B.U.M.LL.PP., VI, p. 370).

Linguaglossa (CT), allargamento della via Libertà. D.R. del 9 marzo (B.U.M.LL.PP., VI, p. 417).

Palermo, varianti al piano di risanamento e piano particolareggiato per via Roma[119]. R.D. n. 155 del 23 marzo (A.C.S. - R.U.L.D., 1905, p. 1101 - B.U.M.LL.PP., VI, p. 579 - ANNUARIO, p. 107).

Ne (GE), sistemazione ed ampliamento della piazza di Conscenti (Umberto I). D.R. del 20 aprile (B.U.M.LL.PP., VI, p. 588 - ANNUARIO, p. 69).

Torino, variante al piano regolatore e di ampliamento[120]. D.R. del 2 luglio (B.U.M.LL.PP., VI, p. 1014).

Ventimiglia (IM), prolungamento con copertura del tronco di via Vallone S. Secondo tra via Roma e la Passeggiata a Mare. R.D. del 2 luglio (ANNUARIO, p. 76).

Genova, piano regolatore per la regione di Cavalletto. R.D. del 24 luglio (ANNUARIO, p. 66).

Id., varianti al piano regolatore e di ampliamento nella regione compresa fra l'altipiano di Castelletto e quello di Montegalletto[121]. D.R. del 24 luglio (B.U.M.LL.PP., VI, p. 1117 - ANNUARIO, p. 66).

Ancona, apertura comunicazione fra via Indipendenza e via Farina. D.R. del 30 luglio (B.U.M.LL.PP., VI, p. 1117 - ANNUARIO, p. 5).

Ragusa, costruzione della strada Castello Vecchio e di una piccola piazza al sommo dell'altipiano omonimo. D.R. del 6 ottobre (B.U.M.LL.PP., VI, p. 1174).

Genova, apertura vicolo Capitan Bavastro a S. Pier d'Arena. D.R. del 15 ottobre (B.U.M.LL.PP., VI, p. 1231 - ANNUARIO, p. 66).

Morciano di Romagna (Fo), variante al piano regolatore di ampliamento[122]. D.R. del 15 ottobre (B.U.M.LL.PP., VI, p. 1174).

Borzonasca (GE), allargamento della via Umberto I allo sbocco in piazza Carlo Alberto. D.R. del 10 novembre (B.U.M.LL.PP., VII, p. 20 - ANNUARIO, p. 68).

Imperia, opere per ridurre a pubblica piazza l'area rimasta dalla demolizione dei fabbricati detti «Case Rovere» in Oneglia, e per la sistemazione delle vie Maresca e Doria e dei vicoli Bornano e del Moro. D.R. del 16 novembre (B.U.M.LL.PP., VII, p. 120 - ANNUARIO, p. 75).

Montenero Val Cocchiara (CB), allargamento della via S. Nicola. D.R. del 7 dicembre (B.U.M.LL.PP., VII, p. 217).

Reggio Calabria, ampliamento e sistemazione di piazza Madonnella in Pellaro. D.R. del 17 dicembre (B.U.M.LL.PP., VII, p. 173 - ANNUARIO, p. 128).

1906

Palermo, piano di ampliamento in contrada Madonna dell'Orto. D.R. del 18 gennaio (B.U.M.LL.PP., VII, p. 217 - ANNUARIO, p. 107).

Novi Ligure (AL), piano regolatore edilizio. D.R. del 4 marzo (B.U.M.LL.PP., VII, p. 409).

Ventimiglia (IM), prolungamento dell'argine strada a mare fino alla via Regina Margherita. D.R. dell'8 marzo (B.U.M.LL.PP., VII, p. 409 - ANNUARIO, p. 76).

Bordighera (IM), costruzione di una strada dalla piazza del Mercato in Borgo Marina al paese alto. D.R. dell'11 marzo (B.U.M.LL.PP., VII, p. 409 - ANNUARIO, p. 75).

Rovasenda (VC), apertura di una piazza. R.D. del 22 aprile (ANNUARIO, p. 179).

Torino, apertura della via Boucheron tra via Manzoni e corso Palestro. R.D. del 22 aprile (ANNUARIO, p. 160).

Laureana di Borrello (RC), parziale risanamento dell'abitato. R.D. del 6 maggio (ANNUARIO, p. 129).

Alassio (SV), rettilineamento di viale Hamburg dal viale Gibb alla piazza S. Ambrogio. D.R. del 27 maggio (B.U.M.LL.PP., VII, p. 744 - ANNUARIO, p. 146).

Torino, demolizione degli stabili costituenti la borgata «Chiabotto delle Merle». R.D. del 7 giugno (ANNUARIO, p. 160).

Ugento (LE), variante alla sistemazione della via Flagello. D.R. del 17 giugno (B.U.M.LL.PP., VII, p. 1048).

S. Maria Capua Vetere (CE), ampliamento giardino pubblico. R.D. del 29 luglio (ANNUARIO; p. 101).

Milano, sistemazione di via Giuseppe Vadi in Affori ed Uniti. R.D. del 28 agosto (ANNUARIO, p. 95).

Cori (LT), allargamento piazza Tempio di Ercole. R.D. del 16 settembre (ANNUARIO, p. 136).

Napoli, Creazione di una zona aperta. R.D. n. 570 del 14 ottobre (A.C.S. - R.U.L.D., 1906, p. 4273 - ANNUARIO, p. 99).

Zafferana Etnea (CT), allargamento di piazza Umberto I. R.D. del 21 ottobre (ANNUARIO, p. 38).

Camporosso (IM), sistemazione porticato nord della via Fontana. R.D. del 30 ottobre (ANNUARIO, p. 75).

Padova, apertura di un rettifilo da piazza Garibaldi alla stazione ferroviaria. R.D. del 30 ottobre (ANNUARIO, p. 106).

Genova, sistemazione di piazza De Ferrari e adiacenze a sud e ad est. R.D. del 6 novembre (ANNUARIO, p. 66).

Brindisi Montagna (PZ), apertura di comunicazione tra i vicoli Marmi e S. Salvatore. R.D. Luog. Del 9 novembre (ANNUARIO, p. 123).

Cassaniti (CZ), piano regolatore per la ricostruzione del villaggio Favelloni. R.D. n. 582 del 5 novembre (A.C.S. - R.U.L.D., 1906, p. 4383 - ANNUARIO, p. 40).

Monsummano (PT), allargamento e sistemazione di piazza XX Settembre. R.D. del 24 dicembre (ANNUARIO, p. 121).

1907

Torre Annunziata (NA), piano per la costruzione di case popolari. R.D. del 10 gennaio (ANNUARIO, p. 101).

Imperia, raccordo tra la stazione ferroviaria e via Piemonte, sistemazione di quest'ultima fino a piazza Rossini e prolungamento della salita Ardoino. R.D. del 17 gennaio (ANNUARIO, p. 75).

Trani (BA), ampliamento e sistemazione di piazza Mazzini. R.D. del 24 gennaio (ANNUARIO, p. 20).

Pontedera (PI), piano regolatore di ampliamento presso la stazione. R.D. del 7 febbraio (ANNUARIO, p. 120).

Albenga (SV), allargamento e sistemazione di via Enrico D'Aste. R.D. del 19 aprile (ANNUARIO, p. 146).

Penne (PE), isolamento edificio scolastico e sistemazione della adiacente strada alla «Discesa de' Ferrari» - «corso Umbero I». R.D. del 19 aprile (ANNUARIO, p. 117).

Rovasenda (VC), piano particolareggiato per i lavori di apertura d'una piazza nel centro dell'abitato. R.D. del 28 aprile (ANNUARIO, p. 179).

Campi Salentina (LE), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 2 maggio (ANNUARIO, p. 80).

Sciacca (AG), ampliamento e sistemazione corso Uguaglianza e via del Collegio. R.D. del 23 maggio (ANNUARIO, p. 1).

Genova, prolungamento via Cairoli a Rivarolo Ligure. R.D. del 27 giugno (ANNUARIO, p. 66).

Id., piano regolatore edilizio della parte orientale del Sestiere S. Vincenzo. R.D. dell'11 luglio (ANNUARIO, p. 66).

Firenze, piano regolatore di ampliamento fra il Viale Militare, via delle Cento Stelle e via A. Volta. R.D. del 17 agosto (ANNUARIO, p. 55).

Campomorone (GE), formazione di una piazza. R.D. del 15 settembre (ANNUARIO, p. 68).

Ferrandina (MT), realizzazione di una piazzetta per mercato delle erbe e di un giardino per passeggio. R.D. del 21 novembre (ANNUARIO, p. 90).

Locorotondo (BA), allargamento e sistemazione del largo Ospedale. R.D. del 28 novembre (ANNUARIO, p. 19).

Torino, costruzione della rampa nord di accesso dalla via Moncalieri all'erigendo ponte Umberto I. R.D. del 15 dicembre (ANNUARIO, p. 160).

1908

Torino, apertura e sistemazione del corso Re Umberto ed altra via a sud dell'Ospedale Mauriziano. R.D. del 18 gennaio (ANNUARIO, p. 160).

Arzignano (VI), apertura di una nuova strada tra le vie Cavour e Campomarzio. R.D. del 13 febbraio (ANNUARIO, p. 181).

Milano, piano regolatore nel quartiere urbano fra via Cappuccini, Vivaio, S. Domenico. R.D. del 16 febbraio (ANNUARIO, p. 95).

Portico di Caserta (CE), ampliamento dell'abitato. R.D. del 27 febbraio (ANNUARIO, p. 100).

Monterotondo (Roma), sistemazione e risanamento delle aree e delle vie adiacenti alla piazza Giordano Bruno. R.D. del 1 marzo (ANNUARIO, p. 136).

Rio Marina (LI), sistemazione via delle Vigne. R.D. del 19 marzo (ANNUARIO, p. 81).

Milano, piano regolatore edilizio relativo alla sistemazione di un tratto di via Broletto e del piazzale incontro alle vie Broletto, Cusani, Orto e ponte Vetero. Allargamento e rettifica di via Palestro, tra corso Venegri e via Marina R.D. del 22 marzo (ANNUARIO, p. 95).

Torino, apertura dell'ultimo tratto di via «Le Chiuse». R.D. del 2 aprile (ANNUARIO, p. 160).

Id., piano regolatore unico. Legge n. 141 del 5 aprile (A.C.S. - R.U.L.D., 1908, p. 849 - ANNUARIO, p. 160).

Piacenza, sistemazione di via Cavour. R.D. del 16 aprile (ANNUARIO, p. 118).

La Spezia, piano regolatore di ampliamento. Legge n. 275 del 4 giugno (A.C.S. - R.U.L.D., 1908, p. 2283 - ANNUARIO, p. 77).

Breganze (VI), ampliamento di via Pieve e della piazza pubblica. R.D. dell'11 giugno (ANNUARIO, p. 181).

Gussola (CR), ampliamento e rettifica di via XX Settembre. R.D. del 21 giugno (ANNUARIO, p. 47).

Genova, progetto di piazza tra via Vittorio Emanuele e via Galata a San Pier d'Arena. R.D. n. 417 del 9 luglio (A.C.S. - R.U.L.D., 1908, p. 3556).

Ceccano (FR), ampliamento via S. Giovanni e adiacenze. R.D. del 12 luglio (ANNUARIO, p. 64).

Spello (PG), ampliamento via Consolare. R.D. del 18 agosto (ANNUARIO, p. 113).

Rio Marina (LI), allargamento e sistemazione di via S. Martino. R.D. del 14 settembre (ANNUARIO, p. 81).

Monteprandone (AP), sistemazione strada di accesso al Comune e risanamento Borgo da Mare. R.D. del 22 ottobre (ANNUARIO, p. 14).

Torino, risanamento dell'isolato S. Matteo e sistemazione vie adiacenti. R.D. del 22 ottobre (ANNUARIO, p. 160).

Monforte d'Alba (CN), ampliamento della piazza XX Settembre. R.D. del 1 novembre (ANNUARIO, p. 51).

Gemona (UD), ampliamento piazza del Ferro. R.D. del 5 novembre (ANNUARIO, p. 172).

Firenze, allargamento Viuzzo Monticelli. R.D. del 16 novembre (ANNUARIO, p. 55).

Broni (PV), sistemazione di via Volturno. R.D. del 22 novembre (ANNUARIO, p. 110).

Genova, variante al piano regolatore di ampliamento della valle di S. Ugo[123]. R.D. del 22 novembre (ANNUARIO, p. 66).

Omegna (VB), piano regolatore per la costruzione del quartiere operaio. R.D. del 29 novembre (ANNUARIO, p. 103).

Recco (GE), allargamento traversa comunale. R.D. del 29 novembre (ANNUARIO, p. 69).

Iesi (AN), piano regolatore e di ampliamento nel sobborgo Grammercato. R.D. del 6 dicembre (ANNUARIO, p. 6).

Savona, piano regolatore edilizio per la regione Pietro Giuria e adiacenze. R.D. del 6 dicembre (ANNUARIO, p. 144).

Arona (NO), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 20 dicembre (ANNUARIO, p. 103).

1909

Torino, piano generale edilizio regolatore e di ampliamento. R.D. n. 69 del 14 gennaio (R.U.L.D., 1909, p. 226).

Castignano (AP), piano regolatore di ampliamento nuovo quartiere case popolari. R.D. del 21 gennaio (ANNUARIO, p. 14).

Vicenza, costruzione di un tronco di strada di allacciamento tra il borgo S. Felice e la strada di circonvallazione a Campo di Gallo. R.D. del 21 gennaio (ANNUARIO, p. 181).

Sondrio, allargamento corso Garibaldi. R.D. del 2 febbraio (ANNUARIO, p. 151).

Verona, piano regolatore di ampliamento per Borgo Venezia. R.D. del 4 marzo (ANNUARIO, p. 180).

Firenze, costruzione strada fra via Borgo Ognissanti e via Palazzolo. R.D. del 25 marzo (ANNUARIO, p. 55).

Ascoli Piceno, apertura nuova strada tra piazza dell'Arringo e la Testata Ponte al Tronto. R.D. del 4 aprile (ANNUARIO, p. 14).

Castellamonte (TO), sistemazione di via Romana, formazione di nuova piazza e di un canale di scarico. R.D. del 6 maggio (ANNUARIO, p. 8).

Monchiero (CN), formazione di una piazza presso la stazione ferroviaria. R.D. del 6 maggio (ANNUARIO, p. 51).

Agliè (TO), rettificazione di via Principe Amedeo. R.D. del 16 maggio (ANNUARIO, p. 8).

Camogli (GE), costruzione di una piazza in località Lanza. R.D. del 30 maggio (ANNUARIO, p. 68).

Cori (LT), ampliamento di piazza Umberto I. R.D. del 30 maggio (ANNUARIO, p. 136).
Varese, costruzione di una strada tra la provinciale per Como e la strada Carreggia nella frazione di Biumo. R.D. del 27 giugno (ANNUARIO, p. 173).
Tollegno (VC), allargamento del corso Umberto I. R.D. del 19 luglio (ANNUARIO, p. 179).
Sondrio, sistemazione vie di circonvallazione Castelletto e Montagna. R.D. del 25 luglio (ANNUARIO, p. 151).
Abano Terme (PD), allargamento via del Prospetto. R.D. del 29 luglio (ANNUARIO, p. 106).
Roma, piano regolatore e di ampliamento. R.D. del 29 agosto (ANNUARIO, p. 133).
Domodossola (VB), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 12 settembre (ANNUARIO, p. 103).
Modena, piano regolatore e di ampliamento. R.D. del 27 settembre (ANNUARIO, p. 98).
Camogli (GE), sistemazione di via Vittorio Emanuele. R.D. del 10 ottobre (ANNUARIO, p. 68).
Venezia, risanamento e miglioramento della viabilità nella Corte del Teatro, nelle Calli del Teatro, del Forno e del Carbon. R.D. del 10 ottobre (ANNUARIO, p. 175).
Bra (CN), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 21 ottobre (ANNUARIO, P. 51).
Monte Roberto (AN), piano di ampliamento della frazione Pianello. R.D. del 21 ottobre (ANNUARIO, p. 6).
Gemona (UD), ampliamento di piazza del Ferro. R.D. del 5 novembre (ANNUARIO, p. 172).
Chieri (TO), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 7 novembre (ANNUARIO, p. 162).
Castignano (AP), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 28 novembre (ANNUARIO, p. 14).
Omegna (NO), piano regolatore per la costruzione del quartiere operaio. R.D. del 29 novembre (ANNUARIO, p. 103).

1910

Solopaca (BN), costruzione di una piazza nell'abitato. R.D. del 6 febbraio (ANNUARIO, p. 23).
Castellone di Suasa (AN), piano di ampliamento. R.D. del 24 febbraio (ANNUARIO, p. 6).
Rimini, piano regolatore della zona nord-est. R.D. del 24 febbraio (ANNUARIO, p. 62).
Grosseto, piano regolatore e di ampliamento nella zona compresa tra le vie Colombo e Aurelio Saffi. R.D. del 3 marzo (ANNUARIO, p. 72).
Varese, sistemazione della via Bobbioni. R.D. del 17 marzo (ANNUARIO, p. 173).
Castel del Giudice (CB), allargamento della piazza Giardino. R.D. del 20 marzo (ANNUARIO, p. 37).
Bardineto (SV), allargamento di via Vittorio Emanuele e piazza XX Settembre. R.D. del 24 aprile (ANNUARIO, p. 146).
Rimini, sistemazione giardino Ferrari, allargamento via Gambalunga e via Cavalieri. R.D. del 24 aprile (ANNUARIO, p. 62).
Battaglia Terme (PD), piano regolatore di ampliamento per la costruzione di case popolari. R.D. del 1 maggio (ANNUARIO, p. 106).
Genova, variante al piano regolatore per la regione Cavalletto[124]. R.D. del 1 maggio (ANNUARIO, p. 66).
Padova, allargamento di via Roma e via Umberto I. R.D. del 1 maggio (ANNUARIO, p. 106).
Biella, costruzione di un viale da piazza Battiano al Bottalino. R.D. del 5 maggio (ANNUARIO, p. 179).
Pontebba (UD), allargamento vicolo delle Leghe. R.D. del 12 maggio (ANNUARIO, p. 172).
Messina, piano regolatore. R.D. del 26 giugno (ANNUARIO, p. 91).
Craveggia (NO), apertura di una strada dal centro dell'abitato all'asilo infantile. R.D. del 1 agosto (ANNUARIO, p. 103).
S. Gregorio da Sassola (Roma), allargamento della via Maestra. R.D. del 12 agosto (ANNUARIO, p. 136).
Sartirana Lomellina (PV), formazione di una piazza. R.D. del 31 agosto (ANNUARIO, p. 110).
Savona, apertura di via Guidobono. R.D. del 23 settembre (ANNUARIO, p. 144).
Camogli (GE), demolizione di un gruppo di case a via Garibaldi e sistemazione dell'area a pubblico passeggio. R.D. del 9 ottobre (ANNUARIO, p. 68).
Genova, variante al piano regolatore di ampliamento del Sestiere S. Teodoro[125]. R.D. del 9 ottobre (ANNUARIO, p. 66).
Padula (SA), sistemazione piazza S. Clemente. R.D. del 9 ottobre (ANNUARIO, p. 141).
Corana (PV), apertura di tronco di strada per l'allacciamento di via Bacchi con la comunale di Cervesina. R.D. del 27 novembre (ANNUARIO, p. 110).
Pallanza (VB), costruzione di una strada, sistemazione vicolo Torchio, e risanamento della zona attraversata dalle due vie con riduzione a piazza del terreno libero risultante dall'incrocio di esse. R.D. del 27 novembre (ANNUARIO, p. 103).
Bologna, allargamento di via Capramorza fra via de' Mussolini e via Altaseto. R.D. del 15 dicembre (ANNUARIO, p. 26).

1911

Genova, sistemazione zona Molini di Cima. R.D. dell'11 gennaio (ANNUARIO, p. 66).
Valenza (AL), variante al piano di ampliamento verso sud dell'abitato[126]. R.D. del 15 gennaio (ANNUARIO, p. 4).

Formigine (MO), piano regolatore e di ampliamento per la costruzione dei quartieri popolari. R.D. del 22 gennaio (ANNUARIO, p. 98).
Voghera (PV), allargamento strada della Fornace. R.D. del 22 gennaio (ANNUARIO, p. 110).
Bologna, variante al piano regolatore[127]. R.D. n. 183 del 19 febbraio (R.U.L.D., 1911, p. 624
Gela (CL), ampliamento di piazza Umberto I e prolungamento via Giudicato. R.D. del 26 febbraio (ANNUARIO, p. 36).
Portici (NA), sistemazione della piazza Croce. R.D. del 26 febbraio (ANNUARIO, p. 101).
Reggio Calabria, piano regolatore. R.D. del 5 marzo (ANNUARIO, p. 128).
Celle Ligure (SV), ampliamento di via Bernardo Arecco e risanamento adiacenze. R.D. del 19 marzo (ANNUARIO, p. 146).
Sori (GE), sistemazione di via Giovanni Stagno. R.D. del 23 aprile (ANNUARIO, p. 69).
Genova, variante al piano regolatore per la regione Cavalletto[128]. R.D. del 4 maggio (ANNUARIO, p. 66).
Savona, completo rettilineamento di via Pietro Giuria. R.D. del 18 maggio (ANNUARIO, p. 144).
Genova, variante al piano regolatore del sestiere S. Teodoro[129]. R.D. n. 634 del 25 maggio (A.C.S. - R.U.L.D., 1911, p. 2542).
Roma, costruzione via Muro Torto. R.D. del 25 maggio (ANNUARIO, p. 133).
Palermo, variante al piano di risanamento del rione S. Giuliano[130]. R.D. n. 639 del 18 giugno (R.U.L.D., 1911, p. 2559).
Busto Arsizio (VA), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 22 giugno (ANNUARIO, p. 174).
Savona, piano regolatore e di ampliamento. Legge n. 1012 del 21 luglio (A.C.S. -R.U.L.D., 1911, p. 3655 - ANNUARIO, p. 144).
Chiusi (SI), piano regolatore di ampliamento per la costruzione di case popolari. R.D. del 6 agosto (ANNUARIO, p. 149).
Mantova, allargamento del vicolo Carbone in prolungamento di via Goito. R.D. del 9 agosto (ANNUARIO, p. 86).
Albenga (SV), allargamento di via Crociate nella frazione Bastia. R.D. del 29 agosto (ANNUARIO, p. 146).
Recale (CE), apertura di una strada di comunicazione fra le vie S. Giacomo e S. Salvatore. R.D. dell'11 settembre (ANNUARIO, p. 101).
Firenze, allargamento di via Palazzo Bruciato. R.D. del 12 settembre (ANNUARIO, p. 55).
Salice Salentino (LE), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 12 settembre (ANNUARIO, p. 80).
Stura (AL), allargamento di un tratto della strada intercomunale Ala - Ceres. R.D. del 12 settembre (ANNUARIO, p. 4).
Mele (GE), costruzione di una piazza davanti al palazzo municipale. R.D. del 2 ottobre (ANNUARIO, p. 69).
Tuglie (LE), ampliamento e sistemazione piazza Garibaldi. R.D. del 13 ottobre (ANNUARIO, p. 80).
Orciano di Pesaro (PS), piano regolatore di ampliamento per costruzione case popolari. R.D. del 20 ottobre (ANNUARIO, p. 115).
Busto Arsizio (VA), sistemazione di via Burigozzi, S. Ambrogio e Carlo Travelli. R.D. del 22 ottobre (ANNUARIO, p. 174).
Bologna, allargamento Istituti Scientifici Universitari. R.D. del 10 dicembre (ANNUARIO, p. 26).
Messina, variante al piano regolatore[131]. D.R. del 31 dicembre (B.U.M.LL.PP., XIII, p. 259- ANNUARIO, p. 91).

1912

La Spezia, sistemazione piazza Verdi. R.D. del 3 marzo (ANNUARIO, p. 77).
S. Remo (IM), ampliamento piazza Mercato e copertura torrente S. Romolo. R.D. del 3 marzo (ANNUARIO, p. 76).
Castelnovo di Sotto (RE), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 7 marzo (ANNUARIO, p. 131).
Terni, apertura di una nuova strada tra la via Tacito e via Camporeale. R.D. del 7 marzo (ANNUARIO, p. 158).
Intra (NO), risanamento località Vico Molino e Bence. R.D. del 31 marzo (ANNUARIO, p. 103).
Raiano (AQ), sistemazione ed ampliamento piazza Municipale. R.D. del 2 maggio (ANNUARIO, p. 11).
Sassari, piano regolatore di ampliamento. R.D. del 2 maggio (ANNUARIO, p. 142).
Calmurano (MC), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 9 maggio (ANNUARIO, p. 85).
Fabbrica di Roma (VT), risanamento e sventramento del quartiere del Duomo. R.D. del 23 maggio (ANNUARIO, p. 182).
Nervi (GE), piano regolatore e di ampliamento. Legge n. 619 del 16 giugno (A.C.S. - R.U.L.D., 1912, p. 2104 - B.U.M.LL.PP., XIII, p. 927 - ANNUARIO, p. 66).
S. Nazzaro (BN), apertura di una piazza nella frazione «La Frazia». R.D. del 23 giugno (ANNUARIO, p. 23).
Cosenza, piano regolatore di ampliamento. Legge n. 746 del 30 giugno (A.C.S. - R.U.L.D., 1912, p. 2760 -ANNUARIO, p. 43).
Milano, piano generale edilizio regolatore e di ampliamento. Legge n. 866 del 12 luglio (A.C.S. - R.U.L.D., 1912, p. 3109 - B.U.M.LL.PP., XIII, p. 1289 - ANNUARIO, p. 95).
Grosseto, piano regolatore e di ampliamento nel sobborgo di Porta Nuova. R.D. del 25 luglio (ANNUARIO, p. 72).

Genova, variante al piano regolatore e di ampliamento della città dal lato orientale delle frazioni suburbane[132]. R.D. n. 1036 del 2 agosto (A.C.S. - R.U.L.D., 1912, p. 3572 - B.U.M.LL.PP., XIII, p. 1681).
Montecatini Terme (PT), ampliamento corso Roma. R.D. del 5 agosto (ANNUARIO, p. 121).
Torino, allargamento via S. Dalmazzo e prolungamento via S. Maria. R.D. del 16 agosto 1912 (ANNUARIO, p. 160).
Tripoli, piano regolatore. R.D. n. 1098 del 2 settembre (A.C.S. - R.U.L.D., 1912, p. 3786 - B.U.M.LL.PP., XIII, p. 1813).
Genova, variante al piano regolatore delle frazioni suburbane[133]. R.D. n. 1173 del 17 ottobre (A.C.S. - R.U.L.D., 1912, p. 4070 - B.U.M.LL.PP., XIII, p. 1982).
Bordano (UD), sistemazione stradale e allargamento di piazza Interneppe. R.D. del 10 novembre (ANNUARIO, p. 172).
Cismon del Grappa (VI), allargamento e rettifica della strada «Correggio». R.D. del 21 novembre (ANNUARIO, p. 181).
Borgo S. Dalmazzo (CN), sistemazione «Rampa del Molino», lungo la via Nizza. R.D. del 26 novembre (ANNUARIO, p. 51).
Tolentino (MC), deviazione traversa strada nazionale. R.D. del 5 dicembre (ANNUARIO, p. 85).
Roma, costruzione del quartiere Villa Wolkonsky. R.D. del 19 dicembre (ANNUARIO, p. 133).

1913

Roccasecca (FR), ampliamento della piazza Mercato ed apertura di due nuove strade. R.D. del 2 febbraio (ANNUARIO, p. 64).
Badalucco (IM), apertura di quattro traverse. R.D. del 23 febbraio (ANNUARIO, p. 75).
Palestrina (Roma), allargamento del corso Pier Luigi da Palestrina. R.D. del 20 marzo (ANNUARIO, p. 136).
Novara, costruzione strada della Marsaglia. R.D. del 27 marzo (ANNUARIO, p. 102).
Belvedere Marittimo (CS), trasformazione di aree stradali in piazze. R.D. del 6 aprile (ANNUARIO, p. 45).
Morano sul Po (AL), piano di ampliamento dell'abitato. R.D. del 6 aprile (ANNUARIO, p. 4).
Macerata, prolungamento della strada a nord di via Cavour. R.D. del 1 maggio (ANNUARIO, p. 84).
Como, apertura di una strada dalla piazza Volta al viale Cavallotti. R.D. del 15 maggio (ANNUARIO, p. 42).
Napoli, piano di bonificamento del rione S. Giuseppe - Carità. D.R. n. 755 del 19 giugno (A.C.S. - R.U.L.D., 1913, p. 3308 - B.U.M.LL.PP., XIV, p. 1258 - ANNUARIO, p. 99).
Genova, piano regolatore della parte alta della valle di S. Ugo. Legge n. 766 del 26 giugno (A.C.S. - R.U.L.D., 1913, p. 3349 - B.U.M.LL.PP., XIV, p. 1237 - ANNUARIO, p. 66).
Cuneo, piano regolatore e di ampliamento. Legge n. 807 del 26 giugno (A.C.S. - R.U.L.D., 1913, p. 3463 - ANNUARIO, p. 48).
Intra (NO), allargamento ed allineamento via De Bonis. R.D. del 25 luglio (ANNUARIO, p. 103).
Reggio Calabria, piano regolatore di Pellaro. R.D. del 23 ottobre (ANNUARIO, p. 128).
Roma, riduzione larghezza via dello Scorpione. R.D. del 7 dicembre (ANNUARIO, p. 133).
Biella, prolungamento e sistemazione di via dei Morti. R.D. dell'11 dicembre (ANNUARIO, p. 179).
Castelraimondo (MC), risanamento quartiere adiacente al castello. R.D. del 14 dicembre (ANNUARIO, p. 85).
Napoli, varianti al piano della zona aperta[134]. R.D. n. 1430 del 14 dicembre (A.C.S. - B.U.M.LL.PP., XV, p. 121).

1914

Messina, delimitazione dell'area industriale della città. R.D. del 4 gennaio (ANNUARIO, p. 91).
Bengasi, piano regolatore e di ampliamento. R.D. n. 55 del 15 gennaio (A.C.S. - R.U.L.D., 1914, p. 979).
Tripoli, modificazioni al piano regolatore[135]. R.D. n. 57 del 15 gennaio (A.C.S. - R.U.L.D., 1914, p. 997).
Genova, prolungamento di via Aurelio Saffi verso nord e sistemazione di piazza Micone a Sestri Ponente. R.D. del 29 gennaio (ANNUARIO, pp. 66 - 67).
Roma, soppressione e modifica tratto di strada staccantesi da via Nomentana. R.D. dell'8 febbraio (ANNUARIO, p. 133).
S. Remo (IM), maggiore ampliamento di piazza mercato. R.D. dell'8 febbraio (ANNUARIO, p. 76).
S. Margherita Ligure (GE), costruzione di due strade di allacciamento da piazza Caprera alla Giunchela. R.D. del 19 febbraio (ANNUARIO, p. 69).
Borgomanero (NO), apertura di una strada fra il prolungamento del corso Roma e la via vicinale a ponente del recinto Forzani. R.D. del 22 febbraio (ANNUARIO, p. 103).
Roma, allargamento curva della via del Verano. R.D. del 29 marzo (ANNUARIO, p. 133).
Capaci (PA), sistemazione corso Sommariva e apertura della via Longo. R.D. del 9 aprile (ANNUARIO, p. 107).
Roma, demolizione casetta accanto a porta S. Giovanni. R.D. del 9 aprile (ANNUARIO, p. 133).
Genova, prolungamento di via Caterina Busi a Sestri Ponente. R.D. del 30 aprile (ANNUARIO, p. 67).
Verbania, sventramento del centro dell'abitato di Trobaso ed apertura di un piazzale. R.D. del 30 aprile (ANNUARIO, p. 103).
Reggio Calabria (RC), variante al piano regolatore[136]. R.D. del 14 maggio (ANNUARIO, p. 128).
Napoli, allargamento del vicoletto Mezzocannone. D.R. n. 773 del 4 giugno (R.U.L.D., 1914, p. 2751 - B.U.M.LL.PP., XV, p. 1175).
Monterotondo (Roma), piano regolatore di ampliamento. R.D. dell'11 giugno (ANNUARIO, p. 136).
Baveno (NO), costruzione strada dall'Hotel Bellevue al torrente Selva. R.D. del 28 giugno (ANNUARIO, p. 103).
Genova, piano regolatore e di ampliamento nella regione di Albaro. Legge n. 667 del 28 giugno (R.U.L.D., 1914, p. 2354 - B.U.M.LL.PP., XV, p. 1091 - ANNUARIO, p. 67).
Pisa, sventramento fra via Tarrussi e dell'Arancio. R.D. del 28 giugno (ANNUARIO, p. 120).
Napoli, apertura di nuove vie nella zona di risanamento «S. Ferdinando - Foria». D.R. n. 785 del 5 luglio (A.C.S. - R.U.L.D., 1914, p. 2782 - B.U.M.LL.PP., XV, p. 1186).
Id., piano regolatore del nuovo rione occidentale. R.D. n. 910 del 6 agosto (R.U.L.D., 1914, p. 3144 - ANNUARIO, p. 99).
Palmi (RC), piano regolatore. R.D. del 24 settembre (ANNUARIO, p. 129).
Mondovì (CN), rettilineamento del corso Statuto da casa Aimo al ponte delle Ripe. R.D. del 27 settembre (ANNUARIO, p. 51).
Genova, variante al piano regolatore di S. Teodoro[137]. D.R. n. 1159 del 27 settembre (A.C.S. - R.U.L.D., 1914, p. 4074 - B.U.M.LL.PP., XV, p. 1577 - ANNUARIO, p. 66).
Padula (SA) ampliamento e sistemazione piazza S. Clemente. R.D. dell'8 ottobre (ANNUARIO, p. 141).
Legnano (MI), ampliamento di strada Vittoria. R.D. del 1 novembre (ANNUARIO, p. 97).
Borgomanero (NO), allargamento 1° tratto di via Operai in borgata S. Cristina. R.D. del 13 dicembre (ANNUARIO, p. 103).
Roma, costruzione case sull'area dell'ex vigna Colonna. R.D. del 20 dicembre (ANNUARIO, p. 133).
Rutignano (BA), apertura di una piazza. R.D. del 20 dicembre (ANNUARIO, p. 20).
Ancona, piano regolatore di ampliamento nella zona esterna a piazza Cavour. Legge n. 1418 del 24 dicembre (R.U.L.D., 1914, p. 4856 - B.U.M.LL.PP., XVI, p. 69 - ANNUARIO, p. 5).
Legnano (MI), piano regolatore di ampliamento del quartiere ad ovest della ferrovia. R.D. del 31 dicembre (ANNUARIO, p. 97).

1915

Ornavasso (VB), allargamento e sistemazione delle strade e della piazzetta in frazione Gabbio. R.D. del 4 febbraio (ANNUARIO, p. 103).
Roma, nuovo ponte sul Tevere, sul prolungamento di via Marmorata. D.R. del 21 febbraio (B.U.M.LL.PP., XVI,. 411).
Morazzone (VA), sistemazione della via XX Settembre. R.D. del 18 marzo (ANNUARIO, p. 174).
Napoli, prolungamento del Corso Orientale. R.D. n. 640 del 22 aprile (A.C.S. - R.U.L.D., 1915, p. 1736 - ANNUARIO, p. 99).
Ferrara, allargamento salita del Castello. R.D. del 17 giugno (ANNUARIO, p. 53).
Caltagirone (CT), piano regolatore di ampliamento e costruzione di case popolari. R.D. del 20 giugno (ANNUARIO, p. 38).
Cureggio (NO), sistemazione della via del Roggeto. R.D. del 5 agosto (ANNUARIO, p. 103).
Celano (AQ), piano regolatore per il vecchio abitato. R.D. del 4 settembre (ANNUARIO, p. 11).
Castano Primo (MI), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 28 ottobre (ANNUARIO, p. 97).
Galatina (LE), allargamento della strada congiungente le piazze S. Pietro e Alighieri. R.D. L. del 7 novembre (ANNUARIO, p. 80).
Genova, prolungamento di via Caterina Rossi a Sestri Ponente. D. Luog. Del 21 novembre (ANNUARIO, p. 67).

1916

Roma, sistemazione zona Ministero della Marina. R.D. del 30 gennaio (ANNUARIO, p. 133).
Messina, variante al piano regolatore[138]. R.D. del 24 febbraio (ANNUARIO, p. 91).
Genova, piano regolatore della regione di Marassi. Legge n. 485 del 27 aprile (R.U.L.D., 1916, p. 1089 - B.U.M.LL.PP., XVII, p. 644 - ANNUARIO, p. 67).
Albisola Superiore (SV), apertura di una piazza nella Frazione Capo. R.D. del 30 aprile (ANNUARIO, p. 146).
Ortovero (SV), costruzione di una piazza nella frazione di Strà. R.D. del 4 maggio (ANNUARIO, p. 146).
Roma, demolizione case in via Angelo Brunetti. R.D. del 23 luglio (ANNUARIO, p. 133).
Id., modifica delle strade di Valle dell'Inferno. R.D. del 27 luglio (ANNUARIO, p. 133).
Riace (RC), piano regolatore di ampliamento. R.D. del 6 agosto (ANNUARIO, p. 129).
Quistello (MN), sistemazione II tronco di via Mazzupini. R.D. del 7 settembre (ANNUARIO, p. 86).
Roma, soppressione gradinate del viale del Re a Monteverde. R.D. del 7 settembre (ANNUARIO, p. 133).

Id., abrogazione vincolo costruzione a villini area fuori porta Cavalleggeri. R.D. del 1 ottobre (ANNUARIO, p. 134).
Avezzano (AQ), piano regolatore. R.D. del 13 ottobre (ANNUARIO, p. 11).
Roma, zona di via Arenula e corso Vittorio Emanuele. R.D. del 12 novembre (ANNUARIO, p. 134).
Nervi (GE), variante al piano regolatore di ampliamento[139]. D. Luog. n. 1701 del 23 novembre (A.C.S. - R.U.L.D., 1916, p. 3611 - B.U.M.LL.PP., XVIII, p. 6).
Cutrofiano (LE), allargamento via Alberto Mario. R.D. del 21 dicembre (ANNUARIO, p. 80).
Siderno (RC), piano regolatore. D. L. del 21 dicembre (ANNUARIO, p. 129).

1917

Roma, prosecuzione della via Cavour fino a piazza Venezia e sistemazione del monumento a Vittorio Emanuele II. D. Luog. n. 175 del 25 gennaio (A.C.S. - R.U.L.D., 1917, p. 353 - B.U.M.LL.PP., XVIII, p. 201).
Id., edificio prospettante in piazza Verdi e parte su via Guido d'Arezzo. R.D. del 25 marzo (ANNUARIO, p. 134).
Milano, nuovo piano regolatore per la sistemazione delle comunicazioni tra il Verziere ed il corso di Porta Vittoria. D. Luog. n. 951 del 13 maggio (A.C.S. - R.U.L.D., 1917, p. 2225 - B.U.M.LL.PP., XVIII, p. 959 - ANNUARIO, p. 95).
Id., apertura di una strada tra via Milano e via Cavour a Baggio. D. Luog. del 13 maggio (ANNUARIO, p. 95).
Roma, riunione piazze di S. Claudio e S. Silvestro. R.D. del 1 luglio (ANNUARIO, p. 134).
Campo Calabro (RC), piano regolatore. R.D. dell'11 luglio (ANNUARIO, p. 128).
Casarano (LE), sistemazione strade in frazione di Melissano. R.D. del 26 luglio (ANNUARIO, p. 80).
Busto Arsizio (VA), costruzione di una strada tra le vie Goffredo Mameli e XX Settembre. R.D. del 14 ottobre (ANNUARIO, p. 174).
Roma, sistemazione piazza d'Italia e adiacenze e palazzo Anguillara. R.D. del 25 ottobre (ANNUARIO, p. 134).
Bergamo, sistemazione contrada Fiera. R.D. del 13 dicembre (ANNUARIO, p. 25).
Genova, variante al piano regolatore delle frazioni suburbane[140]. R. Luog. n. 2063 del 13 dicembre (A.C.S. - R.U.L.D., 1917, p. 4804 - B.U.M.LL.PP., XIX, p. 88).
Id., variante al piano regolatore per la regione Cavalletto[141]. R.D. del 20 dicembre (ANNUARIO, p. 66).

1918

Napoli, allargamento della via Salvator Rosa. D. Luog. n. 207 del 17 gennaio (A.C.S. - R.U.L.D., 1918, p. 720).
Id., piano regolatore per l'ampliamento del rione Arenaccia - Orientale. D. Luog. n. 208 del 20 gennaio (A.C.S. - R.U.L.D., 1918, p. 721).
Id., piano regolatore di una parte del rione Materdei. R. Luog. n. 325 del 27 gennaio (A.C.S. - R.U.L.D., 1918, p. 899 - B.U.M.LL.PP., XIX, p. 347).
Messina, variante al piano regolatore[142]. R.D. del 10 febbraio (ANNUARIO, p. 91).
Torino, piano regolatore edilizio e di ampliamento della zona collinare. R. Luog. n. 385 del 10 marzo (A.C.S. - R.U.L.D., 1918, p. 981 - B.U.M.LL.PP., XIX, p. 459, ANNUARIO, p. 160).
Roma, sistemazione zona tra via R. Bonghi e via Labicana. R.D. del 16 maggio (ANNUARIO, p. 134).
Genova, piano regolatore per la zona compresa tra la regione d'Albaro, il nuovo ospedale di S. Martino e la zona del piano delle frazioni suburbane. R. Luog. n. 812 del 6 giugno (A.C.S. - R.U.L.D., 1918, p. 1804 - B.U.M.LL.PP., XIX, p. 794).
Milano, sistemazione di via Spadari e adiacenze. R.D.L. dell'11 luglio (ANNUARIO, p. 95).
Napoli, piano regolatore della zona occidentale della città. R. Luog. n. 1327 del 22 agosto (A.C.S. - R.U.L.D., 1918, p. 2834 - B.U.M.LL.PP., XIX, p. 1050).
Ancona, varianti al piano regolatore nella zona esterna a piazza Cavour[143]. R. Luog. n. 1439 del 12 settembre (A.C.S. - R.U.L.D., 1918, p. 2993 - B.U.M.LL.PP., XIX, p. 1124).
Genova, variazione al piano regolatore della parte alta della valle di S. Ugo[144]. R. Luog. n. 1505 del 29 settembre (A.C.S. - R.U.L.D., 1918, p. 3097 - B.U.M.LL.PP., IX, p. 1197).
Milano, varianti al piano generale edilizio e di ampliamento[145]. R. Luog. n. 1837 del 17 novembre (A.C.S. - R.U.L.D., 1918, p. 3634 - B.U.M.LL.PP., XIX, p. 1359).
Cassino (FR), piano regolatore edilizio e di ampliamento. R.D. dell'8 dicembre (ANNUARIO, p. 64).
Roma, sistemazione zona fuori porta Pia. R.D. dell'8 dicembre (ANNUARIO, p. 134).

Note

[1] Cfr. R.D. del 15 novembre 1868
[2] Cfr. R.D. del 25 febbraio 1872
[3] Cfr. R.D. del 27 dicembre 1868
[4] Cfr. R.D. del 28 luglio 1870.
[5] Cfr. R.D. del 15 settembre 1873
[6] Cfr. R.D. del 14 agosto 1869.
[7] Cfr. R.D. del 15 settembre 1873. Legge n. 1976 del 14 giugno 1874.
[8] Cfr. R.D. del 20 settembre 1868.
[9] Cfr. R.D. del 15 gennaio 1872.
[10] Cfr. R.D. del 27 dicembre 1868 e R.D. del 29 giugno 1873

[11] Cfr. R.D. del 27 dicembre 1868.
[12] Cfr. R.D. del 3 novembre 1867.
[13] Cfr. R.D. del 23 novembre 1856.
[14] Cfr. R.D. del 6 novembre 1873.
[15] Cfr. R.D. del 15 gennaio 1872
[16] Cfr. R.D. del 23 giugno 1872.
[17] Cfr. R.D. del 27 dicembre 1868.
[18] Cfr. Legge n. 3908 del 20 giugno 1877
[19] Cfr. R.D. del 3 aprile 1881.
[20] Cfr. R.D. del 15 novembre 1868 e R.D. del 18 luglio 1870.
[21] Cfr. R.D. del 12 ottobre 1880.
[22] Cfr. R.D. del 6 novembre 1873 e R.D. del 27 gennaio 1878.
[23] Cfr. R.D. del 26 maggio 1878.
[24] Cfr. R.D. del 27 dicembre 1868.
[25] Cfr. R.D. del 2 febbraio 1882.
[26] Cfr. R.D. del 24 agosto 1877.
[27] Cfr. R.D. del 24 agosto 1877 e R.D. del 22 maggio 1884
[28] Cfr. R.D. del 8 aprile 1880.
[29] Cfr.R.D. del 22 aprile 1883.
[30] Cfr. R.D. del 24 agosto 1877, R.D. del 22 maggio 1884 e R.D. del 3 agosto 1884.
[31] Cfr. R.D. del 13 settembre 1878.
[32] Cfr. R.D. del 21 settembre 1880.
[33] Cfr. R.D. del 2 febbraio 1882 e R.D. del 4 maggio 1884.
[34] Cfr. R.D. del 27 dicembre 1868 e R.D. del 4 maggio 1884.
[35] Cfr. R.D. del 20 marzo 1877.
[36] Cfr. R.D. del 13 settembre 1878 e R.D. dell'11 aprile 1886.
[37] Nell'annuario l'intervento è registrato sotto la vecchia denominazione di Monte S. Giuliano
[38] Cfr. R.D. del 27 dicembre 1868, R.D. del 4 maggio 1884 e R.D. dell'11 novembre 1886.
[39] Cfr. R.D. del 6 gennaio 1887.
[40] Cfr. R.D. del 30 gennaio 1881.
[41] Cfr. R.D. del 6 gennaio 1887 e R.D. del 23 febbraio 1888.
[42] Il provvedimento è riferito alla vecchia denominazione di Porto Maurizio.
[43] Cfr. R.D. del 27 agosto 1884.
[44] Cfr. R.D. del 27 giugno 1886.
[45] Cfr. R.D. del 22 luglio 1886.
[46] Cfr. R.D. del 7 luglio 1881.
[47] Cfr. R.D. del 7 luglio 1881 e R.D. del 18 maggio 1889.
[48] Cfr. R.D. del 26 luglio 1888.
[49] Cfr. R.D. del 7 luglio 1881, R.D. del 18 maggio 1889 e R.D. dell'8 giugno 1889.
[50] Cfr. R.D. del 3 novembre 1886.
[51] Cfr. R.D. del 13 settembre 1878, R.D. dell'11 aprile 1886 e R.D. del 9 giugno 1887.
[52] Cfr. R.D. del 29 aprile 1877.
[53] Cfr. R.D. del 26 ottobre 1876.
[54] Cfr. R.D. del 13 settembre 1878, R.D. dell'11 aprile 1886, R.D. del 9 giugno 1887 e R.D. del 7 novembre 1889
[55] Cfr. R.D. del 31 ottobre 1869.
[56] Cfr. R.D. del 4 setembre 1887.
[57] Cfr. R.D. del 29 aprile 1877 e R.D. del 16 marzo 1890.
[58] Cfr. Legge n. 4544 del 29 maggio 1887.
[59] Cfr. R.D. del 15 gennaio 1872 e R.D. del 14 marzo 1878.
[60] Cfr. R.D. del 7 luglio 1881, R.D. del 18 maggio 1889, R.D. dell'8 giugno 1889 e R.D. del 17 ottobre 1889.
[61] Nell' Annuario il provvedimento è riferito al Comune di Artena (Roma).
[62] Cfr. R.D. del 31 ottobre 1869 e R.D. del 6 luglio 1890.
[63] Cfr. Legge n. 6210 dell'11 luglio 1889.
[64] Cfr. R.D. n. 6983 del 2 luglio 1890.
[65] Cfr. R.D. del 27 dicembre 1868, R.D. del 4 maggio 1884, 11 novembre 1886 e 5 febbraio 1888.
[66] Cfr. R.D. del 22 luglio 1886 e R.D. del 17 marzo 1889.
[67] Cfr. R.D. del 3 novembre 1886 e R.D. del 28 ottobre 1889.
[68] Cfr. R.D. del 22 luglio 1886, R.D. del 17 marzo 1889 e R.D. del 14 luglio 1891.
[69] Cfr. R.D. del 2 febbraio 1882, R.D. del 4 maggio 1884 e R.D. del 5 ottobre 1886.
[70] Cfr. Legge n. 6210 dell'11 luglio 1889 e R.D. del 22 febbraio 1891.
[71] Cfr. R.D. del 22 luglio 1886.
[72] Cfr. R.D. n. 6116 del 2 giugno 1889.
[73] Cfr. Legge n. 6210 dell'11 luglio 1889, R.D. del 22 febbraio 1891 e R.D. del 14 febbraio 1892.
[74] Cfr. R.D. del 4 settembre 1887 e R.D. del 6 luglio 1890.
[75] Cfr. Legge n. 3908 del 20 giugno 1877 e R.D. del 27 marzo 1879.
[76] Cfr. R.D. del 27 giugno 1886.
[77] Cfr. Legge n. 3908 del 20 giugno 1877, R.D. del 27 marzo 1879 e R.D. del 13 settembre 1893.
[78] Cfr. R.D. del 22 luglio 1886, R.D. del 14 agosto 1892.
[79] Cfr. R.D. del 4 settembre 1887, R.D. del 6 luglio 1890 e R.D. del 10 agosto 1893.
[80] Cfr. R.D. del 22 luglio 1886, R.D. del 14 agosto 1892, R.D. dell'11 marzo 1894.
[81] Cfr. Legge n. 6210 dell'11 luglio 1889, R.D. del 22 febbraio 1891, R.D. del 14 febbraio 1892 e R.D. del 10 agosto 1893.
[82] Cfr. R.D. del 29 aprile 1888.
[83] Cfr. R.D. del 29 settembre 1895.
[84] Cfr. Legge n. 6210 dell'11 luglio 1889, R.D. del 22 febbraio 1891, R.D. del 14 febbraio 1892, R.D. del 10 agosto 1893 e 10 ottobre 1895.
[85] Cfr. R.D. del 29 aprile 1888 e R.D. del 23 aprile 1896.
[86] Cfr. R.D. del 4 settembre 1887, R.D. del 6 luglio 1890, R.D. del 10 agosto 1893 e R.D. del 10 giugno 1894.
[87] Cfr. Legge n. 6020 dell'11 aprile 1889.
[88] Cfr. R.D. del 24 agosto 1877, R.D. del 22 maggio 1884, R.D. del 3 agosto 1884, R.D. dell'11 aprile 1886.
[89] Cfr. R.D. del 7 luglio 1881, R.D. del 18 maggio 1889, R.D. del 8 giugno 1889, R.D. del 17 ottobre 1889 e R.D. del 15 gennaio 1891.
[90] Cfr. R.D. del 22 luglio 1886, del 14 agosto 1892, R.D. dell'11 marzo 1894, R.D. del 16 maggio 1895.
[91] Cfr. R.D. del 21 settembre 1880 e R.D. del 13 maggio 1886.
[92] Cfr. R.D. del 13 settembre 1878, R.D. dell'11 aprile 1886, R.D. del 9 giugno 1887, R.D. del 7 novembre 1889 e R.D. del 19 giugno 1890.
[93] Cfr. R.D. del 13 settembre 1878, R.D. dell'11 aprile

1886, R.D. del 9 giugno 1887, R.D. del 7 novembre 1889, R.D. del 19 giugno 1890 e R.D. del 9 marzo 1899.
[94] Cfr. R.D. del 6 gennaio 1898.
[95] Cfr. R.D. del 22 aprile 1883 e R.D. del 27 dicembre 1885.
[96] Cfr. R.D. 24 agosto 1877, R.D. 22 maggio 1884, R.D. del 3 agosto 1884, R.D. dell'11 aprile 1886 e R.D. del 2 ottobre 1897.
[97] Cfr. Legg e n. 6210 dell'11 luglio 1889, R.D. del 22 febbraio 1891, R.D. del 14 febbraio 1892, R.D. del 10 agosto 1893, R.D. 10, ottobre 1895 e R.D. del 3 maggio 1896.
[98] Cfr. R.D. del 19 dicembre 1897
[99] Cfr. R.D. del 6 aprile 1890.
[100] Cfr. R.D. del 2 febbraio 1882, R.D. del 4 maggio 1884, R.D. del 5 ottobre 1886 e R.D. del 4 Febbraio 1892.
[101] Cfr. Legge n. 3908 del 20 giugno 1877, R.D. del 27 marzo 1879, R.D. del 13 settembre 1893 e R.D. del 28 gennaio 1894
[102] Cfr. Legge n. 3908 del 20 giugno 1877, R.D. del 27 marzo 1879, R.D. del 13 settembre 1893, R.D. del 28 gennaio 1894 e R.D. del 6 gennaio 1901.
[103] Cfr. R.D. del 26 ottobre 1876.
[104] Cfr. R.D. del 22 aprile 1883, R.D. del 27 dicembre 1885, R.D. del 29 giugno 1899.
[105] Cfr. R.D. del 13 settembre 1878, R.D. dell'11 aprile 1886, R.D. del 9 giugno 1887, R.D. del 7 novembre 1889, R.D. del 19 giugno 1890, R.D. del 9 marzo 1899 e R.D. del 27 aprile 1899.
[106] Cfr. Legge n. 6210 dell'11 luglio 1889, R.D. del 22 febbraio 1891, R.D. del 14 febbraio 1892, R.D. del 10 agosto 1893, R.D. del 10 ottobre 1895, R.D. del 3 maggio 1896 e R.D. del 20 settembre 1899.
[107] Cfr. R.D. del 18 agosto 1887.
[108] Cfr. R.D. del 20 settembre 1882.
[109] Cfr. R.D. del 3 novembre 1886, R.D. del 28 ottobre 1889 e R.D. del 30 luglio 1991.
[110] Nell'Annuario il provvedimento è riferito al Comune di Bordighera (IM).
[111] Cfr. Legge n. 3908 del 20 giugno 1877, R.D. del 27 marzo 1879, R.D. del 13 settembre 1893, R.D. del 28 gennaio 1894, R.D. del 6 gennaio 1901 e R.D. del 20 gennaio 1901.
[112] Cfr. Legge n. 3908 del 20 giugno 1877, R.D. del 27 marzo 1879, R.D. del 13 settembre 1893, R.D. del 28 gennaio 1894, R.D. del 6 gennaio 1901, R.D. del 20 gennaio 1901e R.D. del 25 gennaio 1903.
[113] Cfr. R.D. del 19 dicembre 1897 e R.D. del 7 giugno 1900.
[114] Cfr. Legge n. 4544 del 29 maggio 1887 e R.D. del 27 luglio 1890.
[115] Cfr. Legge n. 6210 dell'11 luglio 1889, R.D. del 22 febbraio 1891, R.D. del 14 febbraio 1892, R.D. del 10 agosto 1893, R.D. del 10 ottobre 1895, R.D. del 3 maggio 1896 e R.D. del 20 settembre 1899.
[116] Cfr. R.D. del 20 settembre 1882.
[117] Cfr. R.D. del 20 settembre 1882 e R.D. del 21 agosto del 1901.
[118] Nell'annuario il provvedimento è riferito al Comune di Oneglia.
[119] Cfr. Legge n. 344 del 19 luglio 1894.
[120] Cfr. R.D. del 27 dicembre 1868, R.D. del 4 maggio 1884, R.D. dell'11 novembre 1886, R.D. del 5 febbraio 1888 e R.D. del 16 aprile 1891.
[121] Cfr. Legge n. 4544 del 29 maggio 1887, R.D. del 27 luglio 1890, R.D. dell'11 agosto 1904.
[122] Cfr. R.D. dell'11 ottobre 1893.
[123] Cfr. R.D. del 20 novembre 1897.
[124] Cfr. R.D. del 24 luglio 1905.
[125] Cfr. Legge n. 466 del 1 agosto 1895.
[126] Cfr. R.D. del 10 ottobre 1895.
[127] Cfr. Legge n. 6020 dell'11 aprile 1889 e R.D. dell'11 luglio 1897.
[128] Cfr. R.D. del 24 luglio 1905 e R.D. del 1 maggio 1910.
[129] Cfr. Legge n. 466 del 1 agosto 1895 e R.D. del 9 ottobre 1910.
[130] Cfr. Legge n. 344 del 19 luglio 1894.
[131] Cfr. R.D. del 26 giugno 1910.
[132] Cfr. Legge n. 3908 del 20 giugno 1877, R.D. del 27 marzo 1879, R.D. del 13 settembre 1893, R.D. del 28 gennaio 1894, R.D. del 6 gennaio 1901, R.D. del 20 gennaio 1901, R.D. del 25 gennaio 1903. R.D. del 12 febbraio 1903.
[133] Cfr. Legge n. 3908 del 20 giugno 1877, R.D. del 27 marzo 1879, R.D. del 13 settembre 1893, R.D. del 28 gennaio 1894, R.D. del 6 gennaio 1901, R.D. del 20 gennaio 1901, R.D. del 25 gennaio 1903. R.D. del 12 febbraio 1903, R.D. del 2 agosto 1912.
[134] Cfr. R.D. del 14 ottobre 1906.
[135] Cfr. R.D. del 2 settembre 1912.
[136] Cfr. R.D. del 5 marzo 1911.
[137] Cfr. Legge n. 466 del 1 agosto 1895, R.D. del 9 ottobre 1910 e R.D. del 25 maggio 1911.
[138] Cfr. R.D. del 26 giugno 1910 e R.D. del 31 dicembre 1911.
[139] Cfr. Legge n. 619 del 16 giugno 1912.
[140] Cfr. Legge n. 3908 del 20 giugno 1877, R.D. del 27 marzo 1879, R.D. del 13 settembre 1893, R.D. del 28 gennaio 1894, R.D. del 6 gennaio 1901, R.D. del 20 gennaio 1901, R.D. del 25 gennaio 1903. R.D. del 12 febbraio 1903, R.D. del 2 agosto 1912, R.D. del 17 ottobre 1912.
[141] Cfr. R.D. del 24 luglio 1905, R.D. del 1 maggio 1910, R.D. del 4 maggio 1911.
[142] Cfr. R.D. del 26 giugno 1910, R.D. del 31 dicembre 1911, R.D. del 24 febbraio 1916.
[143] Cfr. Legge n. 1418 del 24 dicembre 1914.
[144] Cfr. R.D. del 20 novembre 1897, R.D. del 22 novembre 1908.
[145] Cfr. Legge n. 866 del 12 luglio 1912.

IL NUOVO BORGO DI GALLIPOLI

D. Giancarlo De Pascalis, Ernesto Martonucci

Sviluppo urbano di Gallipoli alla fine del XIX secolo: la nascita del Nuovo Borgo fuori le mura

Il principale cronista ottocentesco Bartolomeo Ravenna[1] narra che «*... nel 1789 per l'angusto circuito della città, incapace a contenere comodamente la sua popolazione, si richiese e si ottenne il permesso Sovrano di costruire un borgo sul prossimo continente. Fu spedito dal Governo l'ingegnere idraulico, D. Vincenzo Ferrarese, nostro concittadino, che ne delineò il disegno, e fece agguagliare i luoghi per le strade e le piazze. Sinora l'esecuzione non ha avuto effetto*».

Alla fine del XVIII secolo, dunque, l'incremento demografico della popolazione gallipolina, il considerevole aumento dei traffici commerciali e marittimi[2] ed il conseguente benessere economico, comportò una necessaria riorganizzazione dell'assetto territoriale che si manifestò con l'esigenza di creare un nucleo urbano alternativo, proiettato in spazi nuovi, esterni alla cinta muraria cinquecentesca.
Prima dell'Unità d'Italia, al di là del ponte che collegava la città alla terraferma, non esisteva praticamente alcun insediamento abitativo, anche se il Largo del Canneto[3] era da tempo sede di alcune attività sia come area di mercato che come fabbrica e stoccaggio di botti[4]. La planimetria riportata dal Bardari nella rivista *Paloma pittoresca* del 1856 [5] riporta con cura le costruzioni presenti al di là del ponte: «*... 11) Cappella del Canneto, 12) prospetto della Fontana, 13) Lazzaretto e Casa della Sanità, 14) botteghe di bottai, 15) Strada Nuova (intorno alla quale verranno edificate le prime costruzioni), 17) Cappella del Rosario ...*».
Il primo progetto di espansione della città con l'edificazione del nuovo Borgo risale al 1785. Come già accennato, l'incarico fu affidato all'ingegnere gallipolino Vincenzo Ferraresi direttamente dalle autorità governative napoletane[6]; il Ferraresi all'epoca doveva essere sicuramente un esperto urbanista, come testimoniano le sue numerose progettazioni[7] per la riedificazione e gli ampliamenti di alcuni centri della Calabria[8] colpiti dal terremoto del 1783. L'assetto planimetrico del *Nuovo Borgo di Gallipoli* rispecchiava le linee direttive già adottate dal Ferraresi per le città calabresi: esso partiva infatti da un impianto tradizionale di forma pressoché quadrilatera, a pianta ortogonale, con due grandi strade rettilinee dominanti che si intersecavano ad angolo retto secondo lo schema canonico della griglia ippodamea. L'asse viario principale doveva essere costituito da un grande percorso, la cosiddetta *Strada Nuova*, successivamente denominata Via XX Settembre (attuale Corso Roma), che divideva il Borgo in due zone, con due rispettivi *water-fronts*: la parte di scirocco e quella di tramontana. Tale rettilineo, che rappresentava il nucleo centrale della nuova città, oltre alla funzione commerciale, avrebbe assolto egregiamente, grazie alla trama reticolare delle vie, anche alle funzioni di difesa e di rappresentanza; nel nodo centrale, infatti, la griglia si allargava in un grande slargo entro cui sarebbero state inserite una piazza ed una fontana.
Bisognò comunque aspettare il 1835, perché Re Ferdinando II, con il Regio Decreto del 27 settembre, concedesse il permesso per l'edificazione del Borgo e passeranno altri 18 anni per avere un altro progetto, fissato sulle premesse progettuali del Ferraresi, a firma dell'ingegnere militare Luigi Lamonica, che prenderà il via di lì a breve; anche se è indubbio che già da qualche anno erano stati avviati i lavori che noi oggi potremmo definire di sbanca-

mento e spianamento: prova ne è la già citata «*Strada Nuova*» raffigurata nella pianta planimetrica del Bardari.
Ma se fu anche dato inizio ai lavori, perché per vedere nascere il nuovo Borgo fu necessario aspettare quasi 70 anni dalla data del primo progetto del Ferraresi? E perché se l'espansione verso la campagna aveva avuto inizio con il XVIII secolo, solo alla fine di questo si era arrivati ad una prima ed effettiva manifestazione della necessità di espandere la città con la redazione di tale progetto?
La risposta è stata data dal vincolo imposto dalle servitù militari che vissero sino al 1857[9]. Gallipoli, come tutte le città del Regno dichiarate piazzeforti, doveva assoggettarsi a queste misure di sicurezza che impedivano l'edificazione di nuove costruzioni nel raggio di *330 tese* (quasi 700 metri), da ogni baluardo difensivo, in questo caso dal Castello. Questo è stato ritenuto un ostacolo non meglio precisato che scacciava ogni intenzione dei gallipolini di abbandonare la città per spostarsi nel nuovo Borgo.
A questo punto, alcune osservazioni potrebbero allontanarci da questa ipotesi: le prime concessioni che partono dal 1860 si caratterizzavano infatti per essere di tipo produttivo e per collocarsi al di là delle *330 tese*, disponendosi, secondo la lottizzazione prevista dal progetto di Lamonica del 1858, nelle aree più appetibili, più precisamente nell'intorno dell'erigenda Piazza F.lli Cairoli (oggi Viale Bovino). Bisognerà aspettare le lottizzazioni del 1862 e del 1870 per avere le prime concessioni al di qua del limite posto dalle servitù.
Ma allora, se i primi edifici furono di tipo produttivo-commerciale e non insediativo, era così reale la spinta demografica? Se vi era tale ritrosia nell'insediarsi al di là dei 700 metri imposti dalle servitù, perché si accettava di costruire legittimamente due anni dopo la caduta delle stesse, quando si sarebbe potuto con un nuovo progetto edificare le aree immediatamente prospicienti l'isola? Perché si attendevano ancora 4 anni per lottizzare l'area del Canneto e ben oltre 12 per l'area che circondava il Seno della Giudecca?
In ultimo, era davvero reale la «*fatiscenza*» di cui si era parlato in varie occasioni? Il D'Elia[10] ci viene in soccorso ricordando che gli ultimi limiti imposti dalle servitù militari si erano ridotti a 100 tese (poco più di 200 metri) ed impedivano ogni sorta di modifica degli edifici che vi ricadevano, vincolo che aveva come centro di riferimento il Castello ed il baluardo di S. Francesco. Egli rammenta: «*Ma cosa importava quella servitù? Lo dico subito. Essa era un onore più gravoso della chiusura dell'unica porta di Gallipoli in tempo di notte, perché [...] contro la estetica edilizia proibiva ai proprietari di portare innovazione alcuna ai fabbricati [...] di sovrapporre piani ai preesistenti o mutare i tetti che li coprivano in volte in muratura. Ecco perché tutti gli edifici della nostra Gallipoli [...] che erano compresi in quel raggio, erano tutti coperti a tetto e rimasti, quali erano stati molti secoli prima...*».
Più avanti aggiunge «*... Gallipoli si presentava al forestiero, nel suo ingresso e nel meglio punto, con l'aspetto di un casale e non di città; ma era rimasta tale, perché la servitù militare raggiante dal regio castello, impediva ogni modificazione...*».
Una definitiva ed ulteriore risposta si potrà dare solo con una approfondita analisi demografica della popolazione gallipolina, ancorata ad uno studio della distribuzione abitativa all'interno dell'isola, studio che esula dalle premesse di questo lavoro.

I tempi di sviluppo

Si è già rammentato del progetto di Lamonica del 1858, che guiderà le prime lottizzazioni. Esso troverà la sua attuazione con la Delibera Decurionale del 10 settembre 1859, nella quale furono stabilite le norme per la cessione del suolo ai cittadini interessati ad erigervi edifici.
Trattandosi di suolo appartenente al Demanio comunale, la sua alienazione non era concepita, bensì si trattasse di cessione in concessione enfiteutica perpetua, e che, come tale, era soggetta al pagamento di un canone annuo che fu stabilito «*in grane 5 o 6 per canna quadrata*» a seconda del posizionamento del suolo.
Di lì a due anni troviamo un'altra Delibera Decurionale, del 12 aprile 1861[11] che modificava il precedente regolamento per la cessione dei suoli, in quanto il canone enfiteutico era risultato eccessivamente oneroso; ciò aveva scoraggiato i potenziali enfiteuti, i quali, si legge nella stessa delibera, al contrario dovevano invece essere invogliati alla edificazione del nuovo Borgo. La nuova delibera riduceva il canone alla metà (*2.5 e 3 grane per canna quadrata*), e lo sospendeva per i primi dieci anni di concessione; l'enfiteuta però da parte sua doveva impegnarsi a dare inizio ai lavori di edificazione entro due anni dalla data di concessione, il cui termine si sarebbe stabilito di concerto con l'amministrazione comunale. Queste nuove norme avrebbero avuto validità 2 anni, oltre il quale termine la giunta avrebbe avuto piena libertà di poter decretare in merito.
È evidente che il governo municipale di Gallipoli aveva repentinamente riveduto le proprie posizioni deliberative, rendendosi conto che le somme richieste erano troppo elevate in proporzione all'effettiva esigenza di costruire, esigenza che evidentemente non era così sentita dai cittadini, se consideriamo che si giunse anche a sospendere la corresponsione del canone, obbligando però l'edificazione, pur di incentivare nuove costruzioni nel Borgo.

A questa data risalgono le prime concessioni enfiteutiche. Il primo lotto fu assegnato con lo stesso progetto al decurione Starace (n. 1 della pianta), ad esso seguirono le assegnazioni dei lotti che si trovavano in posizione più favorevole, e cioè prospicienti la futura piazza Cairoli o la via principale (c.so XX Settembre, ora c.so Roma). Presero possesso: Stevens (Lotto n. 2), Cinque (Lotto n. 5), Chiaiese (Lotto n. 20 e 37, con il n. 1 i più prossimi alla città), Cimino (Lotto n. 5 e 3), D'Elia (Lotto n. 24), Urso (Lotto n. 21).
Mentre si andavano assegnando i primi lotti, la caduta delle servitù militari richiese la redazione di nuovi progetti di lottizzazione che videro interessate le aree più prossime alla città vecchia e che risultavano quindi le più appetibili.
Fu così lottizzata l'area prospiciente il «Largo del Canneto», e tra il 1862 ed il 1864[12] furono assegnati i cinque lotti previsti dalla lottizzazione a firma dell'ing. Gregorio Consiglio, dei quali quattro furono unificati due a due essendo dello stesso enfiteuta: Domenican'Antonio Perrone, Corrado Clauson e Stefano Baylè (i tre lotti corrispondono ai n. 82, 83 e 84 unificato con 87). La delibera di concessione (6 agosto 1864) vincolava la destinazione d'uso dei suoli concedendoli solo per edificare magazzini.
Il 4 marzo 1869[13] venne picchettato un terreno nel largo denominato «*Giuncaio*», prospiciente il «Seno della Giudecca»: si trattava del lotto di maggiori dimensioni (n. 44), 4.000 metri quadrati che vennero concessi alla ditta *Meuricoffe e compagni* di Napoli per realizzarvi uno stabilimento industriale. Dal rilievo planimetrico dell'ing. Gregorio Consiglio si evince come i lotti 20 e 37 di cui si è parlato erano già edificati ed adibiti a fabbrica.
La successiva lottizzazione è di maggior rilievo: essa interessava il suolo che andava dalla fabbrica di botti (vedi descrizione del Bardari) al Borgo, a scirocco della via maestra. La delibera del 7 marzo 1871 regolamentava la cessione dei nuovi lotti (in totale 7 dal n. 43 al n. 50, escluso il 44 già concesso)[14], introducendovi alcune novità: sui nuovi isolati veniva infatti concesso di edificare sia abitazioni che fabbriche e magazzini; verranno aggiudicati al miglior offerente a seguito di asta pubblica, con un limite di edificazione di sei mesi dalla licenza di costruzione per l'inizio dei lavori fino ai due anni per il loro compimento. Il canone annuo fu stabilito in circa un ventesimo del valore del suolo, determinato per ogni lotto da apposite perizie tecniche. L'enfiteuta doveva, inoltre, presentare alla giunta municipale il disegno del fabbricato per la successiva approvazione[15]. A completamento dell'area compresa nei 700 metri vincolati dalla servitù militare restavano 4 lotti (dal 67 al 70), dei quali non si è trovata alcuna notizia circa la loro utilizzazione. Quasi sicuramente la lottizzazione fu realizzata dopo il 1877, con eguale principio dei lotti 43 - 40. Egualmente non si può dire nulla dei pochi lotti che troviamo verso est, al di fuori della prima lottizzazione prevista dal Lamonica, ma sicuramente la loro concessione si colloca negli ultimissimi anni del secolo.
Giunti a questo punto, prima di passare ad un'analisi globale dello stato del Borgo al 1899, si può tentare un'analisi, se pur parziale, riferita ad una data anteriore, il 1876, intrecciando le notizie sinora esaminate con quanto si evince dal rilievo del nuovo Borgo desumibile dalla carta nautica realizzata in quell'anno. La situazione viene sintetizzata graficamente nella Tavola n. 1.
In essa si rispecchia quanto risulta dalla consultazione delle cartelle enfiteutiche (interrotta appunto al 1877). I lotti concessi, ed edificati nell'area del Borgo sono i numeri: 1,2,3 (per la metà confinante con la via maestra), 5 a nord della via maestra, 20, 37, 21 (per la metà confinante con la via maestra), 32 e 24.
Di questi, consultando i dati raccolti nel registro, si può conoscere anche la destinazione d'uso:

Isolato	Abitazione	Fabbrica	Magazzino
1	Si	botti	Si
2	Si	No	No
3	Si	No	Si
5	Si	No	Si
20	Si	botti	Si
37	Si	botti	Si
21	No	No	Si
32	non si hanno notizie		
24	Si	botti	Si

Escluso l'isolato 32, di cui non si ha traccia nel registro[16], dei restanti otto isolati metà sono per la maggior parte adibiti a fabbrica di botti; i restanti tre in parte sono utilizzati come magazzino, mentre l'unico interamente adibito ad abitazione, il n.2, risulta frazionato sistematicamente. I proprietari, tutti fratelli, avendo ricevuto in eredità un magazzino o una fabbrica ormai inattiva, lo avevano forse riedificato, destinandolo a civile abitazione: non bisogna dimenticare che sono trascorsi circa già trent'anni dalla concessione. Si desume dunque che i primi lotti assegnati furono totalmente o parzialmente utilizzati per attività produttiva.
Passando alle aree lottizzate successivamente, è noto ormai che i tre lotti del Largo del Canneto furono concessi esclusivamente per uso produttivo. Ciò viene confermato dal rilievo del 1899 che

vi trovava pochissime abitazioni, contrastate dalla maggioranza di magazzini e fabbriche, tra cui persino uno stabilimento enologico. Ad essi si deve aggiungere la preesistente fabbrica di botti, insieme con il grande lotto n.44, che, dopo quasi quarant'anni dal suo picchettamento, era ancora adibito a fabbrica di botti con annesso magazzino.

Per quanto concerne i lotti dal 43 al 50 (di cui risultano edificati dalla carta nautica del 1876 il 48, 49 e 50), dal nostro registro si ricava che questi, per la quasi totalità, erano adibiti ad abitazione ad esclusione di qualche magazzino. Ma come abbiamo visto la loro assegnazione è cominciata 10 anni dopo, inoltre si tratta di isolati di modeste dimensioni e suddivisi in lotti molto più piccoli di quelli analizzati sino ad ora.

Si può così facilmente evincere che, durante la sua nascita, il Borgo ha seguito nella sua evoluzione una sua precisa logica: inizialmente si erano insediate le attività produttive, anche di una certa entità; e solo dopo un decennio furono assegnati i primi lotti per abitazioni, date anche le modeste dimensioni degli stessi.

A questo punto non resta che analizzare i dati raccolti dal registro della «*Numerazione civica di Gallipoli*» per comprendere come si è sviluppato nel trentennio successivo il Borgo, non dimenticando che già all'inizio degli anni ottanta del secolo scorso l'Arditi ne parla come ben configurato nella sua struttura, per cui, come si è già detto, è proprio nel ventennio 1870-1880 che il Borgo acquisisce la sua definitiva connotazione.

Considerazioni conclusive

L'analisi dei dati verrà proposta facendo riferimento a tabelle che sintetizzano in maniera eloquente i fenomeni di seguito evidenziati.

Le varie destinazioni d'uso elencate nella seconda colonna del registro sono state raccolte in 4 gruppi: magazzini, fabbriche, case con annessi e varie. La tabella seguente riassume le ricorrenze dei 4 gruppi, mentre si rimanda alla tabella n. 1 in allegato per la lettura di tutte le tipologie rilevate ed il loro accorpamento nei 4 gruppi:

Totale	Gruppi	%
Totale	Case più accessori	75,82
Totale	Magazzini	17,74
Totale	Fabbrica	6,12
Totale	Altro	0,32
Totale su 947		100

(Sintesi della tabella - *Tipologie edifici*).

Anche se sono predominanti le abitazioni, circa il 75%, resta comunque cospicua la quantità di edifici destinati ad attività produttive (incluso lo stoccaggio): si raggiunge il 25 % circa.

La stessa analisi fatta numericamente sui 4 gruppi, viene riproposta nella tabella n. 2, che evidenzia ancora maggiormente la presenza di aree produttive, considerando che, se l'unità di misura per il calcolo numerico era la numerazione civica (egualmente conteggiata sia per le abitazioni che per le fabbriche) graficamente si è utilizzato come riferimento il reale frazionamento degli isolati. Ne risulta una percezione della quantità di superficie del nuovo Borgo effettivamente interessata alla produzione, nonché la collocazione spaziale che di seguito permetterà altre osservazioni.

Si sono così potute contare le effettive unità produttive presenti sul territorio:

Totale fabbriche di botti	22
Totale stabilimenti vinicoli	15
Totale magazzini	42
Ferreria	1
Di cui	
Fabbriche di botti e stabilimenti vinicoli della stessa ditta	2
Stabilimenti vinicoli con annesso magazzino	7
Fabbriche di botti con annesso magazzino	9
Magazzini con annesse abitazioni	21
Fabbriche con annesse abitazioni	11

«*Distribuzione nel Borgo delle attività produttive*».

Il secondo ordine di dati che si analizza concerne, invece, le informazioni desumibili dall'indicazione dei proprietari di ogni unità immobiliare censita. Eliminati tutti i record riguardanti i proprietari di attività produttiva, sono stati conteggiati 177 intestatari di abitazioni, che, rapportati alle 772 unità censite, danno una media di 4,08 numeri civici per ogni proprietario. Di seguito vengono riportati solo i primi dieci tra tutti i proprietari censiti con la percentuale delle unità possedute:

Cognome e nome del proprietario	N.	%
Franco Ferruccio e Eduardo di Francesco	45	6,23
Stevens figli fu Errico	20	2,77
Solida figli di Francesco e De Simone	19	2,63
Miggiano Felice di Paolo	17	2,35
Buccarella Agata m. Miggiano	15	2,08
Urso Gaetano fu Francesco	13	1,80
Natali Sebastiano fu Francesco	13	1,80
Miggiano Carmine di Paolo	13	1,80
D'Elia Sebastiano fu Francesco	13	1,80
Franza Abramo fu Luigi	12	1,66
Coppola Giuseppe fu Vincenzo	12	1,66

«Frazionamento della proprietà».

La successione delle notizie cronologiche raccolte in merito ai quattro successivi momenti di evoluzione del nuovo Borgo di Gallipoli, in cui è già risultato evidente il prevalere delle attività produttive su determinate aree, ci permetterà ora, alla luce dei documenti esaminati, di rileggere più specificatamente l'aspetto urbanistico di tali informazioni e per giungere ad ipotesi sicuramente inedite ed interessanti

Analizzando la destinazione d'uso dei singoli isolati e la loro suddivisione, si individua un'area quasi totalmente destinata alle attività produttive: essa corrisponde a quei lotti concessi in seguito alla caduta delle servitù militari, cui si va ad aggiungere la prima fascia di isolati e parte della seconda, entrambi compresi nella lottizzazione del Lamonica.

Una più accurata rilettura della pianta può dimostrare che le poche aree residenziali non sono collocate casualmente, ma secondo una ben definita logica progettuale: la maggior parte di esse, infatti, si affacciava sulla via principale, Corso XX settembre, che rappresentava (e tuttora rappresenta) «*il passeggio della città*», posizione altamente privilegiata che chiaramente ne aumentava il valore d'acquisto; altre abitazioni erano invece annesse alle fabbriche (ovviamente edificate in tempi successivi alle stesse), per una più agevole facilità di controllo della propria attività e per una sorta di riqualificazione di questa «zona industriale»; altre ancora sorgevano su lotti di superficie ridotta rispetto alla media di tale settore, senza dubbio di più recente aggiudicazione.

Esaminando l'area interessata dal progetto dell'ing. Lamonica, caratterizzato da una più incisiva espansione verso l'esterno, appena abbozzata da tre o quattro nuovi isolati verso est e verso sud, si individuano tre aree.

La prima interessa gli isolati intorno all'asse del Borgo e alle due piazze principali (Cairoli e Candida), che furono chieste in concessione per prime insieme alle aree produttive: esse sono contraddistinte dalla prevalenza di abitazioni e dalla grande superficie del lotto, mentre i frazionamenti più piccoli sono successivi, dovuti a suddivisioni ereditarie o a vendite.

Una seconda area comprende gli isolati a scirocco della via maestra, più precisamente quelli a partire dalla seconda fascia di isolati: qui troviamo esclusivamente abitazioni che insistono su lotti molto più piccoli, ed anche questi sono di più recente assegnazione.

Una terza ed ultima area si colloca al margine del frazionamento dovuto al progetto iniziale, cui si aggiungono i nuovi lotti: qui nuovamente prevalgono le fabbriche ed i depositi.

Volendo riassumere il quadro completo del Borgo si deve concordare nell'individuare un'area «industriale» immediatamente adiacente la città vecchia, che, proprio in quegli anni, iniziò la sua lenta conversione in area «residenziale»; un'area «residenziale» che, nata intorno al nucleo centrale del Borgo, stava vivendo una fase di sviluppo molto rapida soprattutto nei confronti dei lotti ancora liberi a sud, prova ne erano state le nuove lottizzazioni, aree più piccole destinate esclusivamente alla costruzione di abitazioni. In ultimo, bisogna sottolineare il tentativo di creare una nuova area «industriale» oltre il Borgo, verso la periferia più estrema della città.

Questa sintesi dello stato del Borgo al 1899 viene così ad avallare quanto si è cercato di evidenziare in precedenza. L'esigenza di sviluppare la città al di fuori della cinta muraria si sentì solo alla metà dell'Ottocento, necessità che non fu inizialmente, come abbiamo già ribadito, di tipo residenziale, ma esclusivamente di tipo produttivo-commerciale. Solo negli anni successivi si darà inizio ad un processo di insediamento residenziale, che esploderà poi nell'ultimo decennio del secolo.

Lo sviluppo del Borgo prima di assolvere le necessità produttive e poi quelle residenziali, è stato in qualche modo anticipatario della grande impennata economica che Gallipoli vivrà con il nuovo secolo.

E proprio quando tutto sembrava funzionare, quando il grande porto era nel pieno della sua attività, quando i trasporti ferroviari erano appena stati inaugurati, quando tutto il nuovo Borgo stava per diventare un enorme cantiere in fermento, ecco che la Grande Guerra segna il definitivo crollo del potere economico di Gallipoli, potere che per molti secoli l'aveva posta al centro dei grandi traffici mediterranei e che di conseguenza fa' sì che il progetto urbanistico di una «nuova città industriale e commerciale» viene trasformato repentinamente in quello di una «città abitata».

Note

[1] Cfr. B. Ravenna, *Memorie istoriche della città di Gallipoli*, Napoli 1836, pg. 39, nota 7.

[2] A Gallipoli si raccoglieva gran parte della produzione olearia di Terra d'Otranto destinata all'esportazione in tutta Europa. Cfr. G. Arditi, *La corografia storica di Terra d'Otranto*, Lecce 1879, pp. 279 e segg.

[3] Il Largo del Canneto, attualmente, delimita il porto peschereccio fornendo alle imbarcazioni l'attracco.

[4] F. D'Elia *La servitù militare su la città di Gallipoli*, Gallipoli 1912 - «...non vi erano, e non vi potevano essere fabbricati. Di fatti in tutto quel terreno oggi sorge il borgo, non vi erano, ne vi potevano essere fabbricati eccetto i tre magazzini per fabbriche di botti costruiti dai negozianti Giovanni Rossi, Giovanni de Pace e Giovacchino Rossi per speciale autorizzazione concessa dal governo di Fer-

dinando IV verso la fine del secolo XVIII, attesta la necessità per lo sviluppo di quella industria».

[5] C. Baldari, *Saggio dello stato geologico e topografico di Gallipoli*, in «Paloma pittoresca», a. XVII, Napoli 1856.

[6] Un interessante copia del progetto del Ferraresi è stata ritrovata qualche anno fa dal prof. Giuseppe Carlone nell'Archivio di Stato di Napoli. Cfr. G. Carlone, *Perizie giudiziarie e cartografie precatastali dell'Ottocento*, in «Storia dell'Urbanistica», Puglia/I, (1989), p. 36.

[7] Cfr. P. Sica, *Storia dell'Urbanistica: Il Settecento*, Laterza, Bari, 1976, pp. 201-202; ed ancora I. Principe, *Città nuove in Calabria nel tardo '700*, Chiaravalle Centrale, 1976, cap. III, pp. 91-120.

[8] Le città per cui lavorò il Ferraresi sono *Baghiaria, Borgia, Cortale Mileto e S. Eufemia di Sinopoli*. Cfr. P. Sica, op. cit.

[9] Il castello al 1880 è sede degli uffici delle gabelle doganali, come testimonia l'Arditi che ci ricorda che sino al 1857 fu «*Piazza d'armi di 4° classe*», data in cui fu disarmata.

[10] F. D'Elia *La servitù militare su la città di Gallipoli* op. cit.

[11] Archivio di Stato di Lecce, *Affari particolari dei Comuni*, Gallipoli, fasc. 654

[12] Archivio Storico del Comune di Gallipoli, *Concessioni enfiteutiche al borgo 1862-1876*, cat. V cl. 1 fasc. Atti relativi alla concessione di suoli al Largo del Canneto

[13] Archivio Storico del Comune di Gallipoli, *Concessioni enfiteutiche al borgo 1862-1876*, cat. V cl. 1 fasc. Isolato n.44, Verbale per l'apposizione dei termini...

[14] Di questa lottizzazione non si è trovata la relativa planimetria, sempre a firma dell'Ing. Gregorio Consiglio.

[15] In questo caso viene ribadito quanto già prescritto dall'art. n. 7 del Regolamento Edilizio di Gallipoli del 1868, il quale così recita: «Chiunque intenda intraprendere costruzioni, demolizioni, ristauri o riforme di tutti o parte degli edificii prospicienti sulle vie o piazze, dovrà presentare al Sindaco analoga dichiarazione scritta. Qualora trattasi di nuove opere, o importanti modificazioni nella forma dell'edificio, o anche nel suo prospetto esterno soltanto, la domanda dovrà essere accompagnata da disegno».

[16] Esso comunque si trova nella Cartella delle concessioni, e probabilmente fu demolito o mai realizzato

Bibliografia

G. Arditi, *La corografia storica di Terra d'Otranto*, Lecce 1879.

C. Baldari, *Saggio dello stato geologico e topografico di Gallipoli*, in «Paloma pittoresca», a. XVII, Napoli 1856.

G. Bernardini, *Incontri e problemi a Gallipoli*, in «IL CAMPO» n. 2 (1959).

V. Cazzato, *La provincia di Lecce*, Lecce 1984.

F. D'Elia, *La servitù militare su la città di Gallipoli*, Gallipoli 1912.

F. D'Elia, *Dichiarazioni sui nomi delle vie del Borgo di Gallipoli*, Gallipoli 1901.

F. D'Elia, *L'agonia del real castello di Gallipoli*, Gallipoli 1912.

G. Franco, *Il porto primitivo di Gallipoli*, Gallipoli 1920.

L. Franza, *Colletta istorica e tradizione antica sulla città di Gallipoli*, Napoli 1936.

P. Maisen, *Gallipoli e i suoi dintorni*, Gallipoli 1870.

C. Massa, *La distruzione di Gallipoli*, in «Rivista Storica Salentina» anno III, Lecce 1907.

C. Massa, *Ancora sui demani di Gallipoli*, in «Rivista Storica Salentina» anno III, Lecce 1907.

D. Nicoli, *Demani di Gallipoli*, in «Rivista Storica Salentina» anno III, Lecce 1907.

T. Pellegrino, *Storia del Parlamento di Gallipoli*, Lecce 1932.

M. Petrignani, F. Porzia, *Le città nella storia d'Italia (Gallipoli)*, Roma-Bari 1982.

E. Pindinelli, *Una memoria recuperata*, Gallipoli, 1988.

B. Ravenna, *Memorie istoriche delle città di Gallipoli*, Lecce 1978 (ristampa).

A. Roccio, *Memorie dell'antichità della città di Gallipoli*, ms. del 1752.

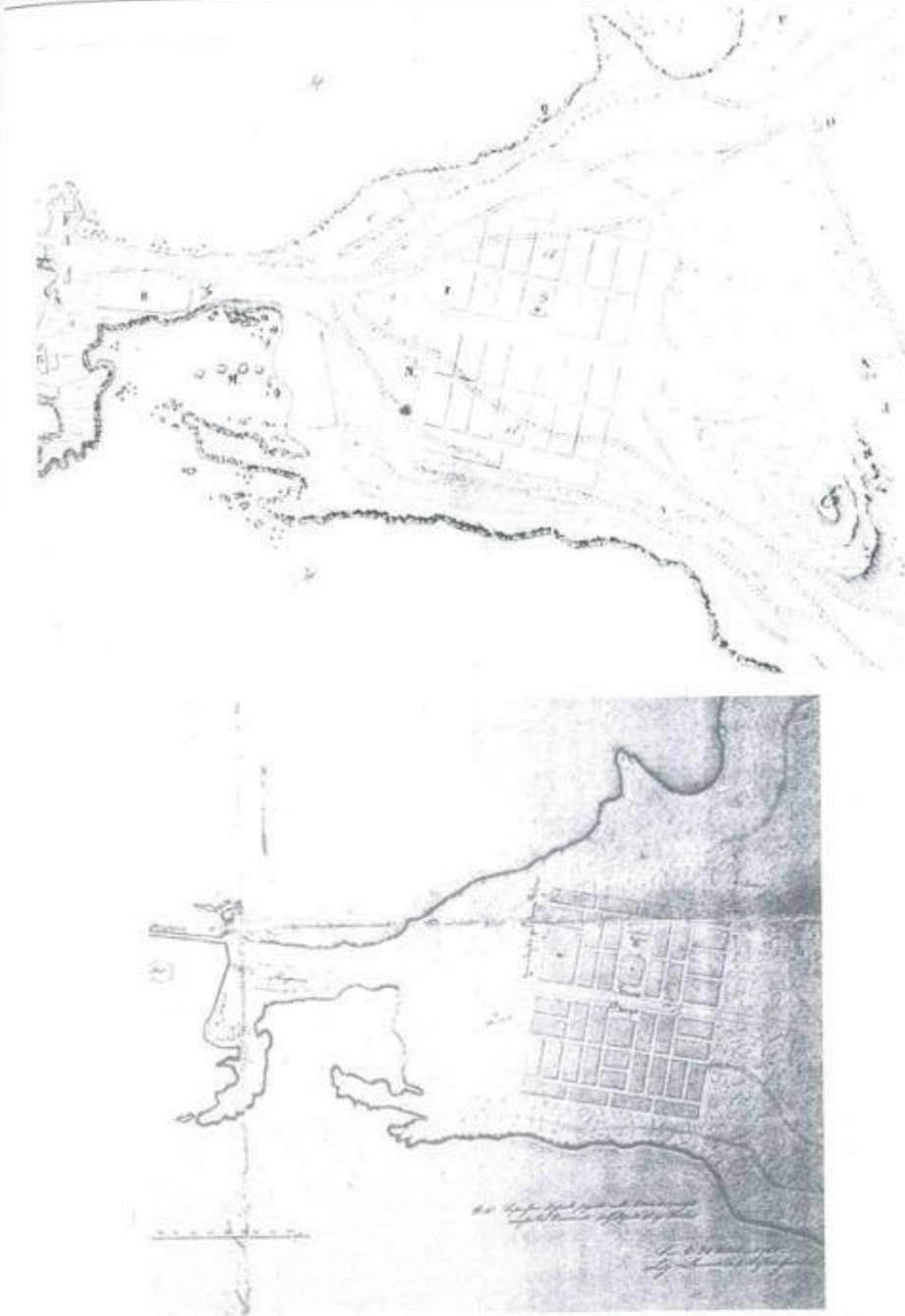
C. Sancillo, *Gallipoli. Situazione e prospettive del centro storico*, Bari 1972.

G. M. Saladini, *Gallipoli*, in «Storia dell'arte in Italia - Inchiesta sui centri minori», Torino 1980.

E. Vernole, *Uno sguardo nel '600 gallipolino*, ms. 1923.

E. Vernole, *Il castello di Gallipoli*, Roma 1933.

F. Zacà, *Il consorzio del porto di Gallipoli*, Lecce 1992.



1/V. Ferraresi, Pianta della Real Piazza di Gallipoli con l'indicazione di un Borgo che dal Comune intedesi costruire nell'attigua campagna, Archivio di Stato di Napoli, 1785. Il progetto è stato ritrovato dal prof. G. Carlone ed edito per la prima volta dalla Capone ediz.,Lecce.

2/L. Lamonica, Pianta della città e del Borgo Nuovo, Archivio di Stato di Lecce, Affari Particolari dei Comuni; Gallipoli, 1858.

INIZIATIVE DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA NELLA CAGLIARI OTTOCENTESCA

Marco Cadinu

L'attività legislativa della Corte sabauda coinvolse fin dagli anni trenta dell'ottocento le città della Sardegna in quel clima di rinnovamento normativo che portò alla redazione dei nuovi regolamenti edilizi e alle prime iniziative di pianificazione urbanistica.

Attraverso varie fasi, con maggiore efficacia sulla forma della città, o con esiti limitati alla produzione di strumenti di difficoltosa realizzazione, l'attività di pianificazione ottocentesca si articola a Cagliari in tre fasi distinte: la prima dal 1837 con la produzione di piani di abbellimento, regolarizzazione e *rettilineamento*; la seconda dai primi anni cinquanta con il dibattito che porterà alla redazione del Piano Regolatore del 1858; la terza dagli anni sessanta in poi verso l'approvazione del secondo Piano Regolatore nel 1890.

Abbellimento e regolarizzazione

Nel 1836 il *Regio Editto Portante la Riorganizzazione dei Consigli Civici del Regno* prevede che l'istituendo Consiglio degli Edili «*(...) si occuperà al più presto (...) di un progetto generale di abbellimento (...)*»[1]. Appare immediata la reazione delle forze politiche locali, e già nell'aprile 1837 il Consiglio degli Edili approva un Piano di abbellimento della città[2].

Due anni dopo si discute ancora sul Piano di abbellimento, nella evidente intenzione di intraprenderne uno nuovo, pur di fronte ad un imbarazzante problema tecnico: il Consiglio degli Edili non ha una planimetria della città, e fortunosamente viene soccorso dall'Ing. Molinatti che dispone di un *pregevolissimo* piano topografico in quattro distinte mappe. È alquanto probabile che si tratti di quella stesura che dedica una tavola in scala 1:500 a ciascun quartiere, che sarà base degli elaborati dei successivi piani fino alla fine del secolo[3].

Si assiste in questi anni a varie proposte di ridisegno di settori urbani e previsioni di ampliamento, particolarmente per il quadrante occidentale della città, dove la connessione della città murata con la Strada Reale e la Ferrovia per Sassari esigeva immediate soluzioni[4].

Il 15 luglio del 1839 l'Ing. Giuseppe Sbressa propone, a nome del Consiglio degli Edili un «*Piano topografico che presenta il progetto di riduzione e di riforma della Piazza del Carmine, nel sobborgo di Stampace, da destinarsi per la vendita di cereali, ed inoltre la continuazione e rettilineamento fino alla sponda del mare della strada detta di San Nicolò compresa pure la sistemazione d'altre accessorie e limitrofe strade (...)*»[5].

I termini *abbellimento* e *regolarizzamento* si adoperano per indicare progetti che determinano un ridisegno ordinato ed uniforme dei fronti edificati, talvolta su nuovi allineamenti stradali. I processi di tracciamento delle vie e delle piazze sono spesso affidati a rigorosi metodi geometrici ed a punti urbani di particolare riferimento. Nel caso della citata Piazza San Carlo, oggi Piazza Yenne, il disegno è controllato da una linea di simmetria che sul terreno si concretizza tra la cuspide piramidale in marmo posta sulla citata colonna miliaria e l'analogo traguardo posizionato per l'occazione sull'angolo della chiesa di Santa Croce, incombente dall'alto del Castello sulla sottostante piazza[6].

Nel 1840 con l'approvazione da parte del Re Carlo Alberto del «*Regolamento Generale pei Consigli degli Edili istituiti presso ogni Città del Regno di Sardegna*», che darà la prima normativa dalle caratteristiche di un moderno Regolamento Edilizio, trovano più precisa definizione termini e procedure tecniche. Al Titolo III «*Del Piano di abbellimento delle rispettive Città*» si ribadiscono alcuni principi di decoro e regolarità delle strade, delle piazze e dei fabbricati, precisando i passaggi e le norme che regolano gli espropri e gli indennizzi ai privati[7].

Nel contempo il *Regolamento Generale* del 1840 pone anche precisi limiti agli eccessi delle azioni progettuali tendenti alla rettifica della città esistente, suggeriti evidentemente da ragionamenti di carattere economico. Il Titolo III all'art. 6 precisa che è bene «*(...) rinunziare però al pensiero di voler ridurre le contrade ad un perfetto rettilineo, e le case ad una perfetta simmetria, od uniformità, là ove la struttura delle città e la condizione del suolo ove giacciono non lo consentissero senza grave dispendio dei privati e del pubblico*»[8].

Il mancato rispetto di questo suggerimento sarà motivo dell'impossibilità di attuazione di molti dei progetti proposti, non ultimo del Piano Regolatore Generale del 1858, tendenti alla esasperata regolarizzazione di ogni minima piega dei fronti edificati degli isolati storici.

Tra il 1841 e il 1847 Gaetano Cima elabora un progetto con la definizione della grande Piazza del Carmine e del sistema di isolati di ampliamento della città nel settore occidentale. Col medesimo inquadramento del progetto Sbressa del 1839 il Cima raccoglie le linee provenienti dalla viabilità storica e impone al disegno periferico tra le chiese del Carmine e di San Nicola una grande piazza rettangolare, con un gesto ben più deciso ed orientato sulle linee della progettazione neoclassica; anche se alcune linee innovative come l'emiciclo con strade radiali sulla riva del mare non verranno mai realizzate, le scelte di base saranno così ben accolte da guidare i numerosi programmi di trasformazione del settore per moltissimi anni a seguire, ed essere inserite in tutti i piani regolatori ancora nel novecento[9].

Il Piano Regolatore Generale del 1858

Nei primissimi anni cinquanta dell'ottocento si ha documentata testimonianza dei primi passi compiuti dal Consiglio Comunale di Cagliari verso il concepimento di un nuovo strumento urbanistico che avesse il ruolo di controllare le numerose iniziative in corso, inserendole in un più ampio programma chiamato Piano Regolatore Generale[10].

L'architetto civico Gaetano Cima appare subito in una posizione di assoluta preminenza in questo delicato momento di evoluzione tecnica e normativa. Mentre egli attendeva ai primi ragionamenti sul Piano, parallelamente si andava formando il *Regolamento di Polizia Urbana e Rurale* approvato nel 1856[11]. Il dibattito sul Piano Regolatore era quindi vivo in città proprio negli anni in cui la figura del Cima, in qualità di Architetto Civico e Professore Universitario di architettura disegno e ornato, giganteggiava nel panorama regionale.

Il *Regolamento* del 1856 propone infatti in apertura alcuni chiari concetti che definiscono, sia pure in sintesi, la casistica degli strumenti di piano allora in discussione; è nominato l'atteso *Piano Regolatore Generale* e si anticipa la possibilità di adozione di *Piani Parziarii*, ossia quei piani particolareggiati successivi aventi lo scopo di risolvere porzioni urbane o piazze non previste nello strumento generale. Nella Sezione Prima, al Capo Primo *Del Consiglio d'arte e del piano regolatore*, all'art.5 si dice: «*Il Consiglio d'arte veglierà intorno a tutto ciò che concerne il rettilineamento e l'ampiezza delle piazza e contrade, la solidità, regolarità ed igiene architettonica dei pubblici e privati edifizii, applicando ai disegni che gli verranno sottoposti le disposizioni contenute nel presente regolamento, e le norme che verranno fissate nel piano di ampliazione, e di allineamento della città.*

Occorrendo nuove costruzioni o riedificazioni che rendano opportuno il rettilineo di qualche via o piazza non contemplato nel generale piano regolatore, o prima che questo sia approvato, il Consiglio d'arte ne farà compilare i piani parziarii, i quali dietro l'adozione del Consiglio Comunale saranno sottoposti alla superiore approvazione. (...)»[12].

Il Piano Regolatore prevede numerosissime regolarizzazioni dei fronti della città medievale, interviene per porre in comunicazione i vari quartieri della città e promuove la demolizione delle porte del quartiere della Marina, attorno al quale si disegneranno i nuovi viali di circonvallazione, estesi verso i bastioni del Castello, luogo dei passeggi pubblici.

La ventennale opera del Cima quale Architetto Civico appare quindi coronata da un *Piano Regolatore Generale* e da un *Regolamento* che, sebbene non direttamente conseguente al Piano è di certo uno strumento ad esso coordinato e, per la normativa di allora, perfettamente congruente ed idoneo. Dobbiamo infatti ricordare che la legislazione in materia di espropriazione per pubblica utilità, che imponeva ai piani una precisa disamina delle aree da occuparsi e il quadro economico delle risorse comunali da impiegare, maturerà solo nel 1865 con legge n. 2359 del 25 giugno, quattro anni dopo l'approvazione finale del Piano Cima da parte del Governo centrale.

Non sono noti i reali motivi che spinsero il Cima alle dimissioni dalla sua importantissima carica civica nel 1859. Succede però che mentre ancora

si attende l'approvazione finale del Piano Regolatore il Consiglio Comunale intraprende il 13 aprile 1860 la discussione sul Regolamento del Piano.

Il documento, finora inedito, comprende la discussione consiliare e lo stesso *Regolamento* e chiarisce alcuni punti oscuri sul Piano del Cima, del quale non si aveva quasi nessuna notizia oltre a quelle desumibili dai citati cartoni relativi al piano dei quartieri Castello e Marina e dal Regio Decreto di approvazione del 18 aprile 1861. Si può con certezza affermare che non vi furono altre sezioni di città interessate dall'opera del 1858, e soprattutto si può discutere su quali furono i principi alla base del Piano[13].

A seguito delle azioni di ricorso promosse da alcuni proprietari di case del Castello, osservazioni giudicate poi di non significativo rilievo[14], il Consiglio d'Arte analizza con minuziosa cura tutte le casistiche di contenzioso che potranno derivare dalla realizzazione del Piano Regolatore. Le molteplici opere tendenti ad ottenere strade *bene allineate* vengono inserite in chiare norme che vincolano e compensano a sufficienza i privati dando operatività al Municipio[15].

Il Piano Cima, non impone espropri o grandi operazioni finanziarie sulla proprietà privata con utili pubblici, nè è pensato senza riguardo alla sua fattibilità finanziaria: il Comune lo propone come intelligente strumento generale di norma e disciplina delle future modifiche degli immobili, confidando nella gradualità degli interventi ed evitando così grandi impegni finanziari per l'Amministrazione[16]. Il Piano al più pecca di eccesso di fiducia sulla capacità di rinnovamento edilizio di una città che si dimostrerà nei decenni successivi molto più statica e sonnolenta di quanto non lasciasse allora immaginare la spinta del terziario tanto invocata dai suoi amministratori[17].

Il Piano Cima sarà quindi realizzato solo in minima parte, forse proprio per l'inerzia dei privati e per il notevole impegno di alcune opere stradali. Del resto il Re Carlo Alberto nel 1840, come abbiamo sopra sottolineato, aveva ben avvertito sulla ponderatezza da usarsi nel prevedere le modifiche urbane.

Hanno così maggiore successo gli interventi sulle proprietà pubbliche e la città insegue la moda europea del momento, dando monumentalità ai luoghi urbani con l' *«apertura di più diretti e liberi sbocchi, e la demolizione delle antiche porte delle già dichiarate inutili vecchie muraglie, che ora trovansi chiuse nell'abitato»*[18]. Un atteggiamento progettuale che anticipa la dismissione ufficiale delle fortificazioni e la cancellazione della città dalle piazzeforti del Regno[19].

Verso il secondo Piano Regolatore del 1890

Nel 1865 la Giunta chiede all'Ufficio d'Arte di studiare il Piano Regolatore del settore orientale della città, la Villanova, al fine di prevedere l'ampliamento lungo la riva del mare. Nel fare questo si *raccomanda di non permettere nuove costruzioni se non in coerenza del detto piano, quantunque non ancora rivestito delle necessarie approvazioni*[20].

Questa decisione comportava la ripresa delle opere di pianificazione interrotte dal Cima nel 1859, con le dimissioni da «architetto primo di Città» [21], in una fase in cui gli elaborati del Piano dei quartieri di Castello e Marina erano in fase di approvazione superiore.

Si presenta quindi presto l'opportunità di sfruttare il lavoro da questi lasciato incompiuto, cioè l'elaborazione dei cartoni relativi al quartiere Villanova (ma forse anche le prime bozze su Stampace), che il Cima nomina nella sua lettera di dimissioni *«(...) tipo del quartiere di Villanova con n.6 lucidi, nel quale stavansi progettando le linee del Piano Regolatore»*[22].

La fase di recupero e sviluppo del Piano per le parti nuove della città si protraggono notevolmente e solo nel 1880 si giunge ad una delibera che avvia le procedure del nuovo piano[23].

Il 21 febbraio 1889 a Cagliari viene approvato, con voto finale di plauso all'opera dell'Ing. Costa, il nuovo Piano Regolatore, poichè il precedente, *«(...)reso indi esecutorio con Reale Decreto del 29 aprile 1861 andò a scadere (nel 29° anno) nell'aprile del 1889(...)»*[24].

Ma il Piano Regolatore dell'Ing. Costa, che riprendeva quasi per intero le linee del piano del 1858-61 e sfruttava certamente molte delle soluzioni per le espansioni urbane impostate dal Cima già venticinque anni prima, appare subito opera dal basso profilo tecnico. Secondo procedure ormai non più conformi alle nuove norme, il Costa si limitava ad una scarna stesura grafica dei programmi di trasformazione ed espansione, suscitando le perplessità del Prefetto che, in un lungo carteggio con il Sindaco, esigeva maggiori dettagli.

Benchè già deliberato ed esposto dal 7 gennaio 1890[25] ancora l'8 novembre 1890 il Prefetto richiedeva al Sindaco un piano di spese per motivare *tutte* le opere graficamente espresse dal piano, come da legge 25 giugno 1865 n. 2359[26].

Il 18 giugno 1891 il Sindaco invia gli atti richiesti[27]ma il Prefetto è costretto il 14 agosto ad una risposta alquanto ferma: *«(...) i documenti comunicatimi intorno al piano regolatore di questa Città, non possono, nella attuale lor forma, considerarsi come progetto di massima a norma della legge 25 giugno 1865 N° 2359 (...)»* mancando le prescrizioni sulla natura ed i tempi delle opere, *«(...) oltre alla mancanza della relazione alla quale non potrebbe supplire il verbale di seduta del Consiglio Comunale (...)»* mancano istruzioni oltre *«(...) la semplice indicazione dell'area da occuparsi (...) ad esempio: l'asportazione di parte della chiesa di Santa Lucia o la demolizione di una cunetta delle mura del terrapieno importano certamente alcune opere di riadattamento che l'Amm.ne Comunale deve indicare con sufficiente dettaglio (...)»*[28].

Solo nel 25 settembre 1891 il Prefetto, dopo avere ricevuto nuovi materiali, prepara la trasmissione degli elaborati del Piano al Ministero dei Lavori Pubblici[29]. Con l'adozione di nuovi regolamenti edilizi e di polizia si conclude una fase di piani urbanistici iniziata con grande anticipo ed entusiasmo, spinta dalla fiducia in grandi trasformazioni e conclusasi certamente in tono minore e con un elenco lunghissimo di opere da rimandare ai piani del primo novecento. Ma l'apertura della città a nuovi settori di espansione, la trasformazione del sistema difensivo in viali pubblici, e l'intrapresa di nuove operazioni immobiliari ed industriali ponevano le basi della città moderna[30].

Note

[1] Archivio di Stato di Cagliari, *Atti Governativi*, n.1880, vol.25 bis, 10-11-1836, art.70.

[2] Nei giorni 22 e 27 aprile 1837, segnalato in regesto da M. Vincis in E. Gessa Maggipinto, M. Vincis, *Le fonti archivistiche*, in AA.VV., *Stampace. Cagliari. Quartieri storici*, Milano 1995, p.166.
Non è chiaro a quale dei progetti in corso (vedi oltre) si riferisca la discussione verbalizzata il 22 aprile 1837, ove si fa riferimento ad un piano progettato da un membro del Consiglio degli Edili: *«Si è fatta in primo luogo lettura del piano di abbellimfen]to della città di Cagliari progettato da un membro del Consiglio sudd., ed i Sig.ri Ingegn.ri ed Architetto si sono riservati d'aprire il loro sentimento sul med.mo dopochè ne avranno fatto un'accurata disamina»*. I membri con titolo tecnico, tra i quali dovrebbe esserci il progettista, che sottoscrivono il verbale sono: il Maggiore nelle R. Armate ed Ingegnere Capo del Genio Civile Eusebio Molinatti, l'Ingegnere Civile Giuseppe Sbressa (autore di un progetto urbano pervenuto in stesura del 1839 di cui si daranno oltre gli estremi, a nostro avviso probabile progettista del piano di abbellimento in questione), l'Architetto Civico Girolamo Meli. L'episodio si conclude con uno scarno resoconto relativo alla successiva seduta del 27 aprile 1837: *«...In primo luogo è stato approvato il piano di abbellimento prospettato nella precedente sessione, e dopo varie discussioni, è stato approvato con qualche modificazione»*, dall'Archivio Storico Comunale di Cagliari, (da ora ACC), *Sez. antica, Cons. Edili, vol. 298, cc. 1r-2r, volume anni 1837 e 1838.*
Il Piano viene discusso ancora nel 1839, cfr. la sintesi in E. Gessa Maggipinto, M. Vincis, *Fonti archivistiche*, in AA.VV., *Castello. Cagliari. Quartieri storici*, Milano 1985, p. 179. Riportiamo la nostra trascrizione:
Mem.e di Città dirette alla Segr.ia di Stato e di Guerra del 1839
«Riguardante la formazione del progetto generale di abbellimento di questa Città.
A termini dell'articolo 7.mo del R.o Editto organico pei Consigli Civici del Regno avendo inteso quello degli Edili con vera accuratezza fin da tempo trasandato alla formazione del progetto generale d'abbellimento di questa Città, ed avendo fin da remota data rassegnato al Governo perchè lo rivestisse della sua approvazione, giacchè sin qui non ne fu quella conseguita, e perciò trovasi lo stesso Consiglio fuori dell'art.o 63. del citato R.o Editto rispetto alle nuove costruzioni, aggiunte, e variazioni sui fabbricati esistenti, come pure rispetto ad altri oggetti del suo dipartimento dei quali era fatto caso nel Regolamento precitato, dietro agl'eccittamenti stativi fatti per lui parte al Consiglio Particolare; il Medesimo per organo dei sott.i con vivezza porge le sue preci al sullodato Governo, acciò degnisi di fargli pervenire al più presto il mentovato Regolamento munito dell'apposita sanzione.
Lorchè essi Sott.i eseguiscono per mezzo dell'Ill.mo Sig.r Conte Pes Reggente la R.a Segr.ia di Stato, e Guerra, cui intanto si recano a pregio di riattestare gli atti del loro dist.o ossequio.
Cagliari 22 febbrato 1839. Dall'ACC, *vol.104-I, n.39.* La ricerca dei documenti nei fondi dell'ACC è stata agevolata dall'opera di sistemazione dei dati in regesti tematici, curati ed editi delle archiviste Ester Gessa Maggipinto e Marina Vincis, che ringrazio per i loro preziosi e precisi orientamenti.

[3] *«Cagliari 30 9mbre 1841*
Il cons.o degli Edili, in coerenza agli ordini del R..o Ministero, deve senza ulterior remora intraprendere il piano generale di abbellimento della città.
Base di questo è la pianta topografica di questa città. Per levarla di nuovo sarebbero necessari molti mesi e con...spesa di più centinaja di scudi.
Quindi molto grato mostrossi il Cons.o degli Edili alla gentilezza del Sig.r Luogoten.te Colonello E. Molinatti Dirett.e dell'Uff.o di Ponti e Strade, che gli fece dono di quella pianta pregevolissimo lavoro del Sig. Ajutante Cicalò, facendo bensì conoscere il desiderio che l'autore ossia topografo avesse qualche gratificazione del suo lavoro. (...) predetto piano topografico in quattro distinte mappe.
Nella premura, in cui è tanto di dar mano al piano di abbellimento, che di dare un decisivo riscontro al sullodato Sig.r Luogotenente Colonello Molinatti .... di restituirgli al più presto le suddette mappe (...)» Brano trascritto dall'ACC, *sez. antica, Consiglio Edili, vol 297-III*, cfr. la prima segnalazione in E. Gessa Maggipinto, M. Vincis, *Le fonti archivistiche*, in AA.VV., *Villanova. Cagliari. Quartieri storici*, Milano 1991, p.169.

[4] Anche nella città di Sassari le aree interessate dalle prime proposte di espansione oltre le mura sono quelle verso sud, direzione di arrivo della Strada Reale. Un disegno di Giuseppe Cominotti, «architetto della città» già impegnato nel tracciamento della grande arteria isolana

iniziata nel 1822, mostra l' *«Ingrandimento della Città progettato nel 1829»*, riportato nella *Pianta della città di Sassari col disegno de' suoi principali edifici*, che prelude alle iniziative di pianificazione degli anni trenta. Un sintesi e i riferimenti bibliografici in I. Principe, *Sassari Algherо*, Roma Bari 1983, pp.111 e sgg., e fig.99 p.113

[5] Conservato nell'ACC, *Fondo Mappe e Progetti*, E1 (già D 14), pubblicato in A. Del Panta, *Un architetto e la sua città. L'opera di Gaetano Cima (1805-1878) nelle carte dell'Archivio Comunale di Cagliari*, Cagliari 1983, p. 94 e tav. 97. Primi e più circoscritti disegni per la Piazza San Carlo, sede della Colonna Miliaria di partenza della Strada Reale, vengono redatti nel 1822 dall'ing. Cerruti, con previsione di *«(...) nuovo allineamento delle case onde rendere la medesima* [piazza] *più regolare (...)»*, *ivi*, p.59, fig.59; segue il *Progetto di abellimento di Porta Stampace ed adiacenze* del 1830, redatto dall'ing. Porro, che prevede il completo ridisegno dello spazio urbano, l'abbattimento di parte della fortificazione, la regolarizzazione dei fronti esistenti, cfr. *ivi*, p.63, fig. 61; ancora nel 1833 e 1835 i progetti Crespo-D'Alberti propongono un'esedra monumentale sulla porta e un piazza, *ivi*, p.64, fig.64; nel 1837 il capitano Cappai del Corpo Reale del Genio Militare redige il *Progetto di demolizione e ricostruzione della Porta Stampace, e di abbellimento in quella parte della Città*, *ivi*, p.68, fig.66. Cfr. anche in F. Masala, *Le vicende storico-urbanistiche del quartiere*, in *Stampace... op. cit.*, p.48 e sgg. e fig. 68.

[6] La linea di costruzione è stata per la prima volta notata da Enrico Guidoni nel corso di una ricognizione svoltasi nel 1989 nell'ambito del censimento *«Le Piazza storiche dell'Italia meridionale ed insulare»*, promosso dal Ministero dei Beni Culturali (L. 41/1986). I rilievi hanno confermato l'osservazione, così come più di un riscontro documentario ci testimonia l'attenzione portata dai progettisti del tempo a simili allineamenti. Particolarmente nei disegni e negli scritti di Gaetano Cima che nel 1849 presenta il *«Piano dei dintorni di porta Stampace o progetto di demolizione di porta Stampace e cortina di S. Agostino per il regolarizzamento della piazza dove debbesi erigere il nuovo Mercato di Cagliari»* (Cfr. A. Del Panta, *op.cit.*, p.94 e tav. 68), e nel disegno per il nuovo mercato proposto nel 1854, *ivi*, fig.69, p.69, sono evidenti le linee compositive individuate da assi stradali e convergenti in punti focali segnati da monumenti.

[7] ACC, Regie Patenti, 11-4-1840, agli articoli 5-12. Il Regolamento è stato pubblicato integralmente in M. Cadinu, *I regolamenti edilizi a Cagliari nella prima metà del XIX secolo*, in «Storia dell'Urbanistica», *I regolamenti edilizi*, Nuova Serie, I/1995, pp.90-102, cui si rimanda per maggiori particolari sui primi passi della normativa edilizia in Sardegna; sui precedenti atti normativi promulgati dalla metà del settecento, ed in particolare sul fondamentale Pregone Des Hayes del 1769 si veda la trascrizione e l'analisi in L. Zanini, *I regolamenti edilizi a Cagliari. Il primo secolo di governo piemontese: i Pregoni Frediani e Des Hayes*, *ivi*, pp. 81-89. I principi normativi in questione, se da una parte erano debitori delle precedenti tradizioni e consuetudini della Sardegna spagnola, erano sopratutto conformate localmente sull'onda del ricco dibattito che da tempo caratterizzava l'ambiente tecnico e politico torinese. Per un utile confronto si rimanda alle precise trattazioni contenute in V. Fasoli, *Regolamenti edilizi e legislazione urbanistica dall'antico regime al periodo unitario. Il Caso Piemente*, *ivi*, pp.7-28 e nei lavori contenuti in V. Comoli (a cura di), *Il «Piano di Ingrandimento della Capitale» (Torino 1851-52)*, in «Storia dell'Urbanistica. Piemonte /1», Luglio-Dicembre 1987.

[8] Cfr. ACC, *Regie Patenti*, 11-4-1840, cfr. M. Cadinu, *op. cit.*, p.94.

[9] Il disegno è conservato nell'ACC, *Fondo Mappe e Progetti*, E3 (già D 15), pubblicato in A. Del Panta, *op. cit.*, p. 94 e tav. 98. Ancora nel 1997 si è dato inizio all'apertura per sventramento di una delle brevi vie uscenti dalla Piazza del Carmine, con lieve ritardo sulle prime previsioni.

[10] Riportiamo le sintesi d'archivio: «1851. *sez. I vol 168 Lettere dell'Ufficio di Intendenza*. Il Consiglio comunale delibera la redazione di un Piano regolatore della città» da E. Gessa Maggipintò, M. Vincis, *Castello... op. cit.*, p. 179.

«1851 dicembre 13, Cagliari. L'Intendente generale comunica al Sindaco che sulla deliberazione del Consiglio relativa alla formazione del Piano «regolativo» o pianta della città deve esprimere parere favorevole l'autorità che approva il bilancio, essendo inserita nel bilancio del 1853 la relativa spesa. *Sez. antica, lettere Intend., vol.168, c. 280*» da E. Gessa Maggipinto, M. Vincis, *Stampace... op. cit.*, p.166.

«1852 febbraio 20, Cagliari. L'intendente generale trasmette al Sindaco il R. Decreto con cui il Sovrano ha approvato la spesa di lire 3500 per la compilazione di un piano regolatore della città di Cagliari, da stanziarsi nel bilancio del 1853. *Sez. antica, lettere Intend., vol.169, c. 51r*» da Gessa Maggipinto, Vincis, *ivi*, p.166.

«1853 dicembre 19, Cagliari. Il Consiglio civico delibera la spesa per la formazione del piano regolatore secondo quanto richiesto dall'incaricato del conferimento Cav. De Candia. *Sez. II, Del. C.C., vol 43, p.235*» da E. Gessa Maggipinto, M. Vincis, *Villanova... op. cit.*, p.170.

[11] I cartoni originali del Piano Regolatore di Cagliari redatto dall'architetto Gaetano Cima sono conservati nell'Archivio Comunale di Cagliari. I due Cartoni rimasti riguardano i quartieri di Castello e Marina (siglati B3 e B2) sui quali sono riportate i vari visti e approvazioni: la firma dell'estensore, 9 ottobre 1858; Il Consiglio d'Arte 16 ottobre 1858; Il Congresso Permanente d'acqua e Strade 16 ottobre 1858; la dicitura *«Per il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in Adunanza del 4 agosto 1860 L'Ing. Capo Segretario del Consiglio L'Ing. G. Brizio»*; la firma del Min. Lav. Pubblici, aprile 1861. I cartoni hanno avuto una prima edizione in A. Del Panta, *op. cit.*, pp. 102-3. Il 18 aprile 1861 con Regio Decreto di Vittorio Emanuele II il piano viene approvato definitivamente. Utili valutazioni sul piano in F. Masala, *Gaetano Cima Urbanista*, in *Castello... op. cit.*, p.146.

In un ulteriore cartone, indicante il Piano del Quartiere di Villanova, è stata riconosciuta una parte iniziale del Piano Cima, completata poi in occasione del Piano dell'Ing. Giuseppe Costa del 1890 (Cfr. in F. Masala, *I piani urbanistici dell'ottocento*, in *Villanova... op. cit.*, p.39); un ultimo disegno è riferito alla sistemazione del quartiere Stampace e al tracciamento dei grandi blocchi

della città nuova presso la stazione ferroviaria, la Piazza del Carmine e il mare (il disegno, anonimo e non datato, conservato nell'ACC, *Progetti*, B 39, è stato recentemente pubblicato in F. Masala, *Le vicende storico-urbanistiche del quartiere*, in *Stampace... op. cit.*, p.54, fig.90, ed attribuito all'opera del piano Costa del 1890).

Il *Regolamento di Polizia Urbana e Rurale* è approvato dal Re l'8 luglio 1856. Esso succede alle Regie Patenti con le quali si diede il *Regolamento Generale* del 1840 su citato, ed è consultabile presso l'ACC, Sez. III vol.193; una disamina dei principali articoli in M. Cadinu, *op. cit.*, p. 91-92.

[12] Dal *Regolamento di Polizia Urbana e Rurale della città di Cagliari*, oggetto di dibattito già dal 1853 e del resto emendato ancora con Regio Decreto nel 1859. Sull'ultima variazione dell'art. 53 relativo alle spese di costruzione delle *chiaviche comuni*, rimane la documentazione di notifica del Sindaco al 15 maggio 1859 successiva alla approvazione del Re Vittorio Emanuele II, data in Torino il 7 aprile 1859. Gli originali stampati sono nell'ACC, Sez. II, vol. 1885-1924, cl.2, cat. 3, allegati al *Regolamento* del 1856 su citato.

In linea con l'articolo 5 nel 1857 Gaetano Cima propone, evidentemente per disporre di uno strumento operativo prima della conclusione del disegno del Piano Regolatore, il *«Piano e profilo della strada detta dei Genovesi nel Regio Castello...»*, che prevedeva l'allargamento a 5 metri dell'importante arteria urbana. Il Progetto fu approvato dal Consiglio Comunale il 15 Maggio 1857 ma ebbe solo parziale attuazione. Cfr. A. Del Panta, *op.cit.*, p.94-95 e tav. 99; cfr. l'analisi planimetrica in F. Masala, *La cultura urbanistica dell'ottocento*, in *Castello... op. cit.*, pp. 140-141.

[13] Il verbale della seduta è nell'ACC, *sez. II, Deliberazioni Consiglio Comunale*, vol.47, 16-2-1860/31-8-1861, pagine 36-42. Vedi la trascrizione in *Appendice*.

[14] *Ivi*, p.36. Il 1 ottobre 1859 erano già stati discussi e respinti i reclami di alcuni abitanti del Castello.

[15] Si discute sulla *riduzione* dei fronti di tante case, sul modo di portarne altrettante ad un filo stradale più avanzato, imponendo al privato un indennizzo a favore del Comune per il suolo pubblico acquisito. Con riferimento alle leggi esistenti in materia di esproprio per pubblica utilità, si cerca di contemplare tutti i casi particolari e prevenire i contenziosi. Alcuni privati, rappresentati dal Consigliere Loi, si sentivano fortemente penalizzati per via del deprezzamento della loro abitazione dovuto al fatto che le migliori camere, quelle sulla strada, venivano *scapitate* riducendo la già esigua profondità della casa; il Consigliere Orunesu, difensore del Piano Regolatore in Consiglio, propone a quei privati l'acquisto della parte residua della loro casa, che il Comune rivenderà ai possidenti limitrofi. Cfr. in *Appendice*.

[16] La lucrosa operazione urbanistica di Haussmann per Parigi, più volte scomodata dai commentatori dell'opera del Cima, non ha niente a che vedere col caso cagliaritano se non per vago riflesso culturale. Le opere previste dal Piano per Cagliari si immaginavano da realizzarsi solo in molti anni, in conformità coi modesti bilanci comunali e senza traumi: *«... lo scopo essenziale del piano proposto alla Superiore approvazione, e dichiarazione di utilità pubblica, non è quello di una immediata esecuzione, ma di provvedere ad una bene intesa unità di norme, e di concetto, alla maggiore convenienza e regolarità delle nuove costruzioni nelle riedificazioni, e dei normali restauri per ragione di vetustà e di essenziali mutazioni nei fabbricati esistenti»*, cfr. in *Appendice*.

Il Comune addirittura applica due diversi regimi di stima sulle aree interessate dal Piano, scontando al privato, cui cedeva suolo pubblico per avanzare sul filo stradale, fino ad un quarto del prezzo reale, ma pagando per intero il prezzo stimato per le aree da acquisire per allargare le vie. Di fatto molte delle linee disegnate dal Cima, in particolare molti degli sventramenti, non furono mai realizzate. Pensiamo sia possibile che le dimissioni del Cima siano state motivate da tali divergenze: agli entusiastici segni dell'architetto forse si contrapposero le moderate e provinciali posizioni del Consiglio Civico, tendente a non intraprendere le spese e i rischi di simili operazioni sul privato. Da qui la discussione, subito dopo le dimissioni del Cima, del nuovo e certamente cauto *Regolamento* di attuazione riportato in *Appendice*. Qui leggiamo frasi del tipo *«...opere di poco probabile, per non dire impossibile eseguimento...»* o *«...trattandosi di lavori che non possono intraprendersi che in tempi forse lontani, ed in misura dei fondi che il Municipio sarà in grado di applicarvi...»*, che paiono studiate ad arte per tranquillizzare gli oppositori al Piano, o meglio per promuovere (e con grande maggioranza di voti) uno strumento urbanistico zoppo sul nascere, stroncando le ambiziose previsioni del progetto Cima. In questa ottica ci appare che l'amara lettera di dimissioni del 3 marzo 1859 (citata oltre in nota 22), vergata il giorno dopo dell'ingiusto licenziamento del cantoniere Fadda, non sia altro che l'episodio conclusivo di una intollerabile tensione e del deterioramento dei rapporti tra alcuni membri del Consiglio Civico e l'architetto.

[17] *«...il piano regolatore dei due quartieri di Castello, e della Marina, ha per principale oggetto, non il rettilineamento delle vie, ma lo slargamento di quelle che sono troppo anguste, a segno di non potervi passare due carri, e di aprire nuovi sbocchi per facilitare il Commercio, che il Municipio è in dovere di favorire come principale sorgente, da cui questa Città deve sperare il suo bene essere»*. Dalla risposta del Consigliere Orunesu in difesa del Piano, cfr. in *Appendice*. Solo nei decenni successivi si avrà, sulla scia delle grandi opere pubbliche e di ampliamento della città, un atteggiamento di maggiore coinvolgimento dell'imprenditoria privata. Interessanti aspetti di questi momenti dell'economia e della politica cittadina in S. Martelli, *Oltre le Mura. Cagliari tra ottocento e novecento*, Cagliari 1993, pp.31-40.

[18] Cfr. in *Appendice*

[19] Per una approfondita disamina del piano si rimanda a F. Masala, *Il piano regolatore di Gaetano Cima*, in *Marina. Cagliari quartieri storici*, Milano 1989, ed agli altri citati contributi dello stesso autore, oltre al recente Id., *Per una rilettura dell'opera di Gaetano Cima*, in AA.VV., *Cagliari alle soglie del novecento*, Cagliari 1996, pp.74-81.

[20] ACC, *sez. II, Del. G. M., vol.57*, in E. Gessa Maggipinto, M. Vincis, *Villanova, op. cit.*, p.170. Si tratta di una vera e propria «norma di salvaguardia».

[21] Carica assunta nel 1841, cfr. A. Del Panta, *op. cit.*, p. 99

[22] Per il documento cfr. *ivi*, p. 332, c. LXXX.

[23] «1880 settembre 22, Cagliari. Il Consiglio civico delibera la formazione di uno studio sul piano regolatore non limitato alla parte della città che sta presso la stazione, ma esteso ai quartieri di Stampace e Villanova proponendo di incaricarne l'Ufficio Tecnico. *Sala Giunta, Del. C.C., reg.25.8.1880-26.3.1884*» da E. Gessa, in E. Gessa Maggipinto, M. Vincis, *Villanova, op. cit.*, p.170.

[24] ACC, *Delibere del Consiglio*, anno 1889, vol. 72.
Il Consiglio d'Arte lo approva il 16 dicembre 1889, cfr. E. Gessa Maggipinto, M. Vincis, *Castello*, Op. cit., p. 179.

[25] ACC, LL.PP., vol. 411, *Bollettino Ufficiale della Prefettura di Cagliari, Supplemento per gli annunzi. N°493*
Il Sindaco della Città di Cagliari
Visto l'art.87 della legge 25 giugno 1865 sulle espropriazioni per cause di pubblica utilità, Capo VI dei piani regolatori edilizi
Notifica:
Che a partire dal giorno 7 corrente mese, per la durata di giorni quindici ed a tutte le ore d'Ufficio, sarà esposto al pubblico il nuovo piano regolatore edilizio e d'ampliamento della Città, onde gli interessati possano fare le opposizioni che crederanno nel loro interesse.
Dal Civico Palazzo. 6 Gennaio 1890
Il Sindaco
Bacaredda

[26] ACC, *ivi*, con un secondo sollecito datato 15 giugno 1890.

[27] ACC, *ivi*, ma priva degli atti in oggetto. Tali atti furono frutto delle discussioni consiliari del maggio di quell'anno. «1891 maggio 22, Cagliari. Il Consiglio civico, al fine di completare il piano regolatore della città approvato con delibera il 21.2.1890, con un progetto di massima indicante le opere da eseguirsi in venticinque anni, prevede gli interventi per la città. ACC, *Sala Giunta, Del. C.C., reg. 12.5.1890-23.5-1892, pp. 244-247*» da E. Gessa, *Villanova*, p.170. L'elenco delle opere previste in E. Gessa Maggipinto, M. Vincis, *Castello… op. cit.*, p. 179.

[28] ACC, ivi.

[29] Il Prefetto riceve parere favorevole dall'Ingegnere Capo del Genio Civile il 1 settembre 1891, cfr. ACC, *ivi*.

[30] «1892 agosto 8, Cagliari. Regolamento di polizia della città. ACC, *Sala Giunta, Del C.C., reg. 27.5.1892-8.8.1894, cc.15v-23v*», cfr. E. Gessa Maggipinto, M. Vincis, *Villanova… op. cit.*, p.170; «1892 ottobre 29, Cagliari. Regolamento edilizio della città di Cagliari. ACC, *Sala Giunta, Del. C.C., reg. 27.5.1892-8.8.1894, cc.27v.-34r*», cfr. E. Gessa Maggipinto, M. Vincis, *Villanova… op. cit.*, p.170, vedi *ivi* per modifiche negli anni 1892-99.

APPENDICE N.1

ACC, *sez. II, Del. C.C.*, vol.47, dal 16 febbraio 1860 al 31 agosto 1861, pp. 36-42.

N.11
Cagliari 13. aprile 1860.
(…)
Letto ed approvato il verbale della seduta precedente, il Sindaco mette a discussione l'altro oggetto per cui fu straordinariamente convocato questo Cons.o Comunale, quello cioè riguardante le osservazioni fatte dal Consiglio permanente di acque e strade al piano Regolatore, proposto dal cessato Consiglio Comunale per i due Quartieri di Castello, e della Marina di questa città; le quali osservazioni essendo state comunicate al Consiglio d'Arte, invita il consigliere Oronesu a riferire il preavviso dello stesso Consiglio.
Il prefato Consigliere Oruesu riferisce, che il Consiglio d'Arte non ha creduto doversi occupare del ricorso di pochi proprietarj di case nel quartiere di Castello, perchè avendo il Consiglio Comunale in seduta del 1° 8bre ult° scorso dimostrato luminosamente l'insussistenza di tali reclami, neppure il Consiglio permanente di acque e Strade ne ha tenuto alcun conto.
Ridursi in sostanza a due osservazioni fatte dal detto Consiglio; una delle quali riguarda l'abbellimento e regolazione della Piazza Carlo Alberto, di quella attorno la torre dell'Elefante, e della Piazza San Pancrazio, colla nuova apertura diretta sulla spianata esterna; nonchè l'abbellimento e rettificazione dei bastioni in giro del Castello, ove sono attualmente stabiliti i passeggi i più frequentati della Città, e crede non potersi approvare definitivam.te le linee segnate sul piano suddetto se non si presentano le particolarità relative all'adattamento del suolo ed al coordinamento delle forti differenze d'altezza, che vi s'incontrano, e se non è data una stima della spesa abbastanza approssimativa al vero, prima di fissare un limite, e di creare un vincolo, del quale non si conosce la gravità, col promuovere le dichiarazioni di utilità pubblica per opere di poco probabile, per non dire impossibile eseguimento.
L'altra osservazione, avere per oggetto l'esiguità dell'indennizzazione proposta a favore dei proprietarj che sono obbligati a rientrare le facciate delle case, limitato al solo valore dell'area che si cede al pubblico vantaggio, senza tener conto della deprezziazione, cui può andare soggetta la casa a motivo di tale rientramento.
Il Consiglio d'Arte facendosi carico delle savie osservazioni fatte dal Consiglio permanente di acque e strade, e ritenuto che lo scopo essenziale del piano proposto alla Superiore approvazione, e dichiarazione di utilità pubblica, non è quello di una immediata esecuzione, ma di provvedere ad una bene intesa unità di norme, e di concetto, alla maggiore convenienza e regolarità delle nuove costruzioni nelle riedificazioni, e dei normali restauri per ragione di vetustà e di essenziali mutazioni nei fabbricati esistenti.
Che a ciò si aggiunge l'urgentissimo bisogno di allargare alcune strade talmente strette che impediscono il libero transito dei veicoli con grave inceppamento e danno del commercio che ognidì prende maggiore attività, ed estensione; oltre l'apertura di più diretti e liberi sbocchi, e la demolizione delle antiche porte delle già dichiarate inutili vecchie muraglie che ora trovansi incluse nell'abitato.
E finalmente che si ha pure in vista la non meno essenziale e sentita necessità di meglio provvedere alla pubblica igiene con strade finchè è possibile bene allineate, ventilate e livellate.
Che a tale scopo il Municipio proponesi, nei limiti del margine che può offrire il suo bilancio, di assegnare annualmente quella maggior somma disponibile per raggiungere più sollecitamente l'importante scopo che ha preso di mira.
Ed in quanto all'abbellimento e regolazione della Piazza Carlo Alberto, di quella dell'Elefante, e della Piazza San Pancrazio, nonchè l'abbellimento e rettificazione dei bastioni in giro del Castello, ove furono attualmente stabiliti i passeggi più frequentati della Città, può il progetto essere approvato in massima, per servire di norma nei progetti da farsi quando il Municipio sia in grado di poterli mandare in esecuzione, ma questo non potrà aver luogo senza presentare all'approvazione Superiore i progetti dettagliati di esecuzione, e le relative stime. ciò che ora non converrebbe eseguire poicchè (sic) trattandosi di lavori che non possono intraprendersi che in tempi forse lontani, ed a misura dei fondi che il Municipio sarà in grado di applicarvi, come è suo proponimento, e tornerebbero inutili le stime, atteso il continuo variare dei valori sia delle aree, come della mano d'opera, e dei materiali.
Per ultimo rapporto all'indennità dovuta ai proprietarj, doversi questa conformare al disposto del Codice Civile, e alle altre disposizioni sulle espropriazioni, per causa di utilità pubblica portate dalle Regie Patenti 6 aprile 1839 e Istruzioni 12 Giugno 1859; mettendosi a disposizione del proprietario la somma di indennità ad esso dovuta tosto eseguite le opere, ed anche pendente il corpo di esse, mediante guarantigia per maggiore facilitaz.e.

Su queste basi il Consiglio d'Arte propone alla vostra approvazione il seguente

Regolamento
per il piano di abbellimento, e di allineamento dei due quartieri di Castello e della Marina della Città di Cagliari.

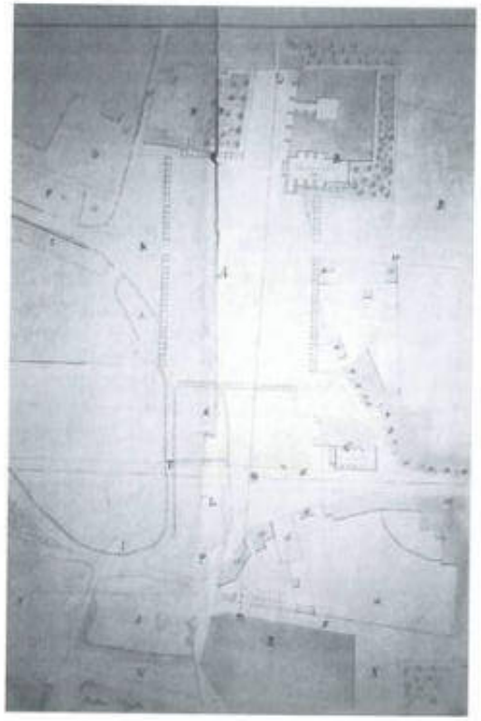
Articolo 1mo.
[a margine] Progetto di Regolamento proposto dal Consig.o d'arte, per l'abbellim.to ed allineamento della Città di Cagliari.
Lo scopo essenziale del piano proposto alla superiore approvazione e dichiarazione di utilità pubblica, è quello di provvedere con una bene intesa unità di norme, e di concetto alla maggiore convenienza e regolarità nelle nuove costruzioni, nelle riedificazioni e nei normali restauri per cagione di vetustà, e di essenziali mutazioni nei fabbricati esistenti.
Aggiungesi anche a ciò l'urgentissimo bisogno d'allargare alcune strade talmente strette che impediscono il libero passaggio dei veicoli, con grande inceppamento e danno del commercio, con ogni di prende maggior attività ed estensione; oltre all'apertura di più diretti e liberi sbocchi, e la demolizione delle antiche porte delle già dichiarate inutili vecchie muraglie, che ora trovansi chiuse nell'abitato.
E finalmente si ha pure in vista la non meno essenziale e sentita necessità di meglio provvedere alla pubblica igiene con strade, finchè è possibile, bene allineate, ventilate ed livellate.
A tale scopo il Municipio proponesi, nei limiti del margine che può offrire il suo bilancio, di assegnare annualmente quella maggior somma disponibile per raggiungere più sollecitamente l'importante scopo che ha preso di mira.
Quindi sulla dichiarazione del proposto piano di opera pubblica utilità, ed a termini dell'art.lo 441 del Codice Civile, e delle Regie Patenti 6 aprile 1839 si stabilisce quanto in appresso

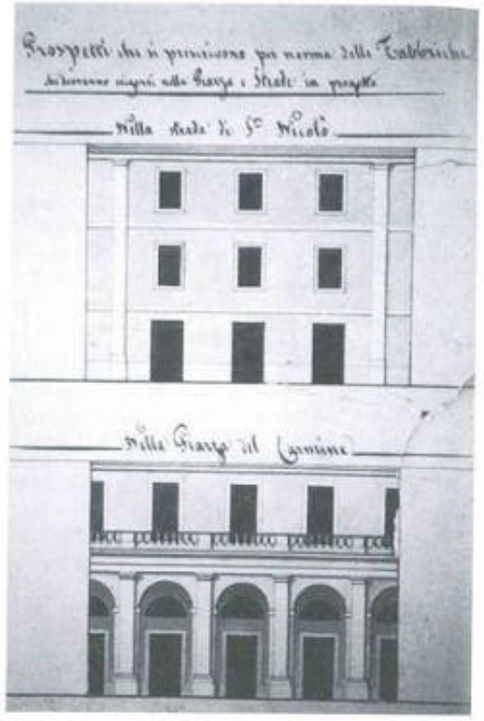
Art.lo 1mo.
Le linee di rettificazione, di allargamento, di regolazione delle strade, e piazze tracciate nei piani dei quartieri di Castello, e della Marina della Città di Cagliari approvati e dichiarati di pubblica utilità, sono rese obbligatorie per tutti indistintamente i proprietarj di terreni e fabbricati, ad esse attinenti i quali dovranno rigorosam.te informarvisi nel caso di nuove costruzioni, e di riedificazioni, o di riforma delle case esistenti, sotto pena di demolizione in caso di contravvenzione.

Art.o 2°
È vietato ai propietarj di fabbricati cadenti nelle linee delle demolizioni e nuovi allineamenti approvati, di eseguire attorno ad essi fabbricati qualunque opera di ampliazione, variazione o consolidamento che possa accrescerne il valore di nuova disposizione di aperture delle porte e finestre restando solamente permessi i lavori di semplice riattamento e conservazione previa sempre l'autorizzazione del Municipio a termini del Regolamento.

Art.° 3°
Nel caso di ricostruzione per vetustà di fabbricati che debbono rifabbricarsi sulli nuovi allineamenti approvati, ritirandone in dentro la facciata, con perdita di porzione dell'area precedentemente occupata, il propietario avrà diritto al compenso nella misura portata nelle citate R. Patenti 6 aprile 1839.
Dovrà ugualmente nel caso di sporgimento in fuori, e quindi di acquisto di maggior area, corrispondere colle stesse norme il compenso al Municipio, il quale, secondo i casi, farà una rimessa a favore del proprietario, sul valore di estimo convenuto, sino al quarto dell'ammontare del medesimo.

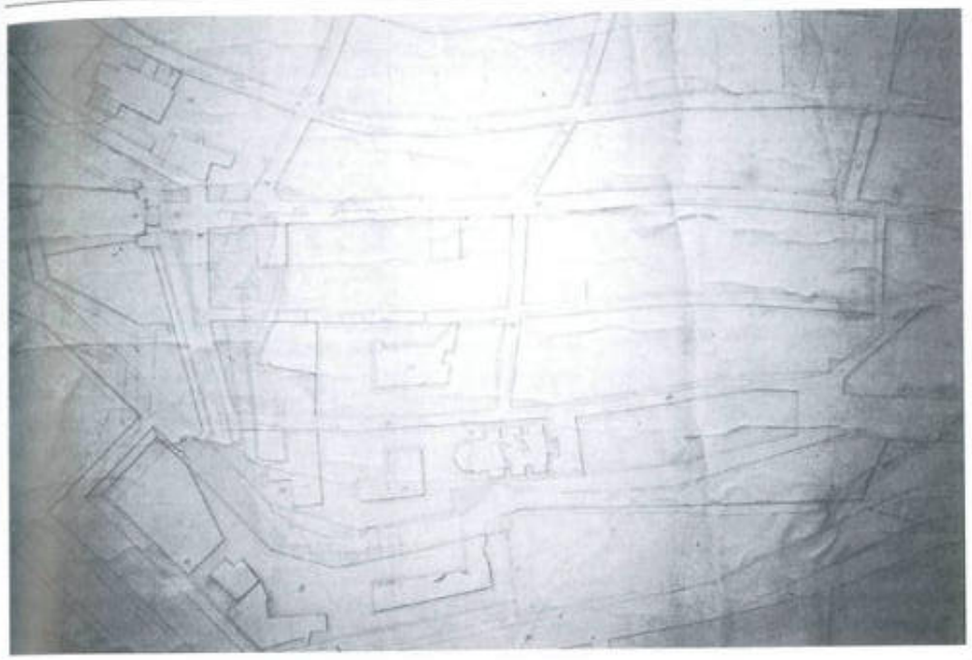
Art.lo 4°
Occorrendo di dover procedere a demolizione di case, od a tagli di parte di esse, sia per aperture di nuovi sbocchi proposti o delle ampliazioni e regolazioni degli esistenti, sia per togliere le più incomode strozzature, e sporgimento nelle strade, sia per compimento di tratti di strada già in parte allineate, il Municipio ne avvertirà i proprietarj almeno tre mesi prima. Ed appena ultimate tutte le pratiche per il definitivo accertamento

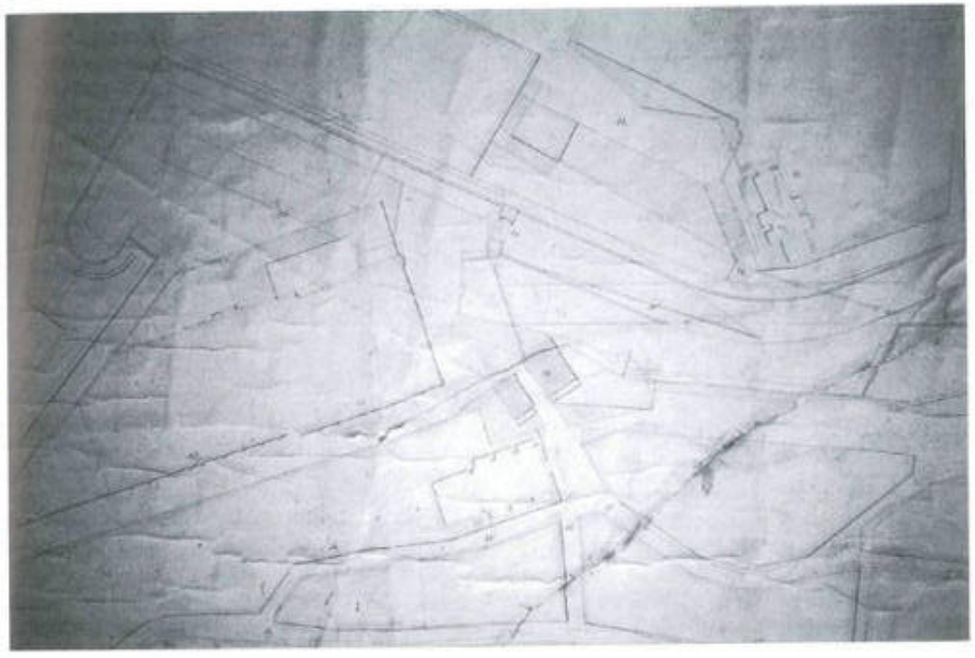




In alto
1/2/G. Sbressa, Progetto di sistemazione urbanistica dell'area della Piazza del Carmine presso la Stazione, 1839. Esso prevede uniformi prospetti per la Via S.. Nicolò, oggi Via Sassari, e portici per la Piazza.

In basso
3/Piano Cima del 1858. La sistemazione lungo le mura del Castello presso la torre di S. Pancrazio, col progetto di una *spianata* esterna.





In alto
4/Piano Cima del 1858. La sistemazione delle vie adiacenti al complesso di S. Croce.

In basso
5/Piano Cima del 1858. La sistemazione di fronte alla torre dell'Elefante.

dell'indennità da fissarsi, sia in via amichevole, sia ai termini degli Art.li 22. 23. 25. 27. 28 delle citate R. Patenti 6 aprile 1839, sarà essa indennità pagata al proprietario, appena ultimati i lavori di demolizione e di ricostruzione.
E nell'intento di dare le maggiori facilitazioni ai Proprietarj, il Municipio accorderà, o per intero, od a rate, l'indennità fissata ai proprietarj per valersene nelle spese relative di demolizione, o riedificazione, bensì mediante guarentigia, acciò esse somme non siano distratte, o sospesi i lavori.

Art.lo 5°

Riguardo all'abbellimento ed alla regolazione della Piazza Carlo Alberto di quella attorno alla Torre dell'Elefante e della Piazza di S. Pancrazio colla nuova apertura sulla spianata esterna non che per riguardo all'abbellimento ed alle rettificazioni in giro del Castello, ove sono attualmente stabiliti i passeggi più frequentati le linee nuove tracciate dal piano Regolatore approvato, dovranno servire di norma, e non potranno essere intaccate, nè da nuove costruzioni, nè da modificazioni delle opere esistenti. Quando però il Municipio sia in grado di mandare in esecuzione alcune delle succennate opere, dovrà prima sottoporre alla Superiore approvazione il progetto compilato, le stime, e le particolarità tutte relative relative all'adattamento del suolo, ed al coordinamento delle differenze d'altezza.
Ciò che non potrebbe ora farsi, perchè non potendo precisarsi l'epoca, forse lontana dell'eseguimento, tornerebbero inutili e le stime, e molti rilievi, per il continuo variare dei valori, delle aree, e dei materiali e della mano d'opera, e anche delle condizioni attuali del suolo.
A scanso però di compromettere alcuni interessi individuali, il Municipio riservasi di acquistare, ad amichevoli trattative, quei fabbriccati (sic) *(che sono assai pochi, e di poco valore, i quali possono cadere nelle linee di alcuno dei citati progetti qualora risultasse evidente danno per i proprierarj dal vincolo su indicato.*

Art.lo 6°

La fissazione delle nuove linee sul terreno, è assolutamente riservata all'Architetto Civico colla scorta del piano regolatore approvato. In caso di contestazione sarà questa senza altro decisa dal Consiglio d'Arte.
La linea come sopra fissata, non potrà essere menomamente (sic) variata, sotto pena di demolizione.

Art.lo 7°

Ogni disposizione contraria al presente Regolamento, viene abrogata.

Il Sindaco interpella il Consiglio se ha osservazioni a fare al progetto di Regolamento redatto dal Consiglio d'Arte.
Il Consigliere Loi, come proprietario nello interesse proprio, e come Consigliere nell'interesse degli Amministrati, si fa ad osservare, che avuto riguardo alle angustie in cui versa il Civico Erario, ed alle spese indispensabili che quotidianamente si fanno maggiori, per soddisfare a tanti bisogni riclamati dai cittadini, ed ai nuovi obblighi imposti dal governo, non sembragli atto di buona amministrazione divertere i redditi del municipio in opere di abbellimento, e rettilineamento delle vie della Città. Che la maggior parte delle case hanno tanta poca profondità, che ove si facciano rientrare di uno, o due metri, divengono proprietà inutile, ed anche in quelle che hanno una discreta profondità, vanno a scapitare grandemente le migliori camere che sono prospicienti alla strada.
Il Consigliere Oronesu risponde che il piano regolatore dei due quartieri di Castello, e della Marina, ha per principale oggetto, non il rettilineamento delle vie, ma lo slargamento di quelle che sono troppo anguste, a segno di non potervi passare due carri, e di aprire nuovi sbocchi per facilitare il Commercio, che il Municipio è in dovere di favorire come principale sorgente, da cui questa Città deve sperare il suo bene essere. Che tale slargamento è stato ridotto a termini minimi, e se nelle strade più anguste, in cui deve essere maggiore il rientramento delle Case, ve ne fosse alcuna che per avere poca profondità rimanesse troppo ristretta, l'area che rimarrà, il Municipio ne farà acquisto, e potrà facilmente venderla ai vicini possidenti.
Che d'altronde tali miglioramenti nel pubblico interesse, non possono attuarsi senza qualche incomodo dei particolari, i quali, una volta che abbiano ottenuto la corrispondente indennità, non hanno motivi a lagnarsi. Che siffatte riforme non attuandosi subito, ma a misura delle riedificazioni delle case vecchie, non occorrerà che il Municipio faccia sin d'ora ingenti spese, ma basterà l'annuale stanziamento nel suo bilancio di una somma compatibile ai suoi mezzi, da tenerla in serbo per prestare le dovute indennità, quando si presenterà il caso.
Il Sindaco mette ai voti il progetto di Regolamento redatto dal Consiglio di Arte, il quale viene approvato con 22 voti, in 29. votanti.
(...)

Il Sindaco
Meloni Baille

L'Assess. Anziano
Pintor Melis
Il Segretario
Cossu Baille

IL PROGETTO OTTOCENTESCO DI AMPLIAMENTO DELLA CITTÀ DI BOSA DELL'INGEGNERE PIETRO CADOLINI

Laura Zanini

La relazione del «*Piano Generale d'ingrandimento e di sistemazione dell'abitato della Città di Bosa*» redatta dall'ingegnere Pietro Cadolini ci suggerisce alcune interessanti osservazioni sulla parte moderna della città sarda. La relazione, datata 17 Maggio 1867 come adempimento del Regio Decreto del 3 Maggio 1863, denuncia la precocità culturale degli amministratori di questa cittadina[1].
L'ingegnere Pietro Cadolini, di origine lombarda ma attivo in Sardegna dagli anni cinquanta, consolidò il proprio ruolo di tecnico del Regno sardo-piemontese allorché il Consiglio Comunale di Bosa gli affidò una serie di incarichi che avevano come obiettivo l'ampliamento e la generale riorganizzazione urbanistica della città[2].
Presentiamo in questa sede la relazione del Piano Generale che, con il Regolamento edilizio ad essa allegato ed il «Regolamento di Polizia Urbana e Rurale della Città di Bosa» del 18 maggio 1858, rappresenta uno degli strumenti di principale inquadramento delle operazioni urbanistiche ottocentesche e di inizio secolo della città[3].
Il Cadolini compila un unico piano concernente sia la sistemazione del centro antico sia le modalità del suo ampliamento. Vengono demandati a progetti particolareggiati successivi il dettaglio di nuove viabilità, dell'acquedotto e della rete idrica, della sistemazione architettonica della piazza Fontana. Il progettista sviluppa il proprio lavoro per gradi successivi di approfondimento, percorrendo una metodica che sarà sviluppata appieno nella pianificazione di concezione novecentesca.
Non essendoci pervenuto l'elaborato grafico consegnato in annesso alla relazione del «*Piano Generale d'ingrandimento e di sistemazione dell'abitato della Città di Bosa*» abbiamo fatto riferimento a tre diversi documenti planimetrici per una precisa individuazione delle operazioni urbanistiche descritte. Per valutare il progetto di espansione abbiamo esaminato il disegno del «*Piano Generale dell'abitato della Città di Bosa - scala 1/1000*»[4], una bozza a china nera non datata e non firmata nella quale è rappresentato il centro antico ed il nuovo assetto urbanistico; a questa si aggiunge la planimetria acquerellata redatta da Luigi Claudio Ferrero nel 1868 per rappresentare l'«*Acquedotto di Bosa - Pianta della città - Distribuzione Generale - Scala 1/1000*»[5] nella quale è accolto ed evidenziato in tinta arancio il progetto di ampliamento del Cadolini. Per gli interventi nel centro antico si è fatto riferimento al «*Progetto di Sistemazione Generale Altimetrica delle Strade e Chiaviche e pavimentazione delle vie interne - Topografia - scala da 1 a 500 - Sassari Addì 31 dicembre 1874*»[6], elaborato grafico redatto dal Cadolini che ci permette di valutare insieme alla perizia grafica e all'attendibilità del rilievo, tutti gli interventi demolitivi per ottenere allineamenti stradali e sventramenti previsti per ripristinare la salubrità urbana.
Il «*Piano Generale d'ingrandimento e di sistemazione dell'abitato della Città di Bosa*» è suddiviso in quattro capitoli. Nel primo *capo* notiamo che il motivo che maggiormente ha spinto l'Amministrazione Comunale a porre l'attenzione sui problemi urbanistici con così vigoroso impegno è, oltre la densità abitativa e la ricorrente premura ottocentesca nel risanare la malsanità degli antichi abitati, la convinzione che il nuovo porto sul Temo, fiume navigabile che congiunge la città al vicino mare, costituisca la premessa per una rinascita commerciale e residenziale di largo respiro[7].
I capitoli II e III trattano *l'Ingrandimento della città e la Distribuzione delle nuove vie*. Viene configurata come zona ideale per la fondazione della città moderna l'area che ad ovest si estende verso il mare subito fuori l'antico tracciato murario, demolito

nel primo ventennio del XIX secolo. L'analisi morfologica delle aree libere circostanti la città è molto accurata ma è curioso notare che la considerazione conclusiva riguarda i due conventi mendicanti extraurbani dei Carmelitani e dei Cappuccini che, collocati proprio a ponente, attestavano l'idoneità del luogo per la nota sapienza nella scelta dei siti di insediamento.

Il progettista nel descrivere il piano di ampliamento premette l'importanza di ben coordinare il nuovo edificato con l'antico ed è così che i primi tre nuovi percorsi longitudinali, dei cinque complessivi, partono come prosecuzione di vie antiche interne all'abitato. Gli isolati aderenti alla città storica hanno forme geometriche irregolari proprio per connettersi con i nuovi isolati rettangolari. La prima nuova piazza è ottagonale per consentire il coordinamento tra le vie nuove e gli isolati di raccordo; in particolare permette l'immissione della diagonale via del Ginnasio che congiunge i nuovi edifici alle scuole e, con la prospettiva sul convento del Carmine, alla nuova piazza.

Complessivamente il piano ha un disegno simmetrico costituito da un asse centrale (via Manin) e quattro vie ad esso parallele, due comprese tra gli isolati e due di bordo verso la collina a nord e verso il fiume a sud. Cinque vie incrociano ortogonalmente i percorsi precedenti creando nei punti di intersezione con l'asse centrale cinque piazze: una piazza quadrata centrale (piazza Manin), due piazzette quadrate di minor dimensione a destra e a sinistra di questa (piazza Lamarmora e piazza Fara) e ancora a destra e a sinistra di queste ultime due piazze grandi come quella centrale, la ottagonale piazza Gioberti già indicata e la semiottagonale piazza Balbo. Sono così definite dodici *isole* rettangolari con una eguale maggior dimensione orientata est-ovest, parallelamente quindi all'asse centrale; la minor dimensione è più ampia per gli isolati interni che si affacciano sull'asse e inferiore per gli isolati di bordo.

Le strade hanno l'uguale ampiezza di 10 metri, con carreggiata di 7 metri e marciapiedi di 1,5 metri; la scelta è riferita alla normativa dell'epoca per le *Città di secondo ordine* e risulta peraltro ancora oggi adeguata.

I servizi pubblici sono collocati esternamente alle dodici isole. Il lavatoio, che si consiglia di costruire in ferro e ghisa a nord presso il cimitero, è vicino sia all'antico che al nuovo abitato. Sempre a nord un altro isolato irregolare è destinato ad accogliere le Stalle Reali e gli abbeveratoi. Questi isolati debitamente alberati avrebbero filtrato l'aria proveniente dalle aree dei servizi prima di raggiungere le residenze e avrebbero costituito gradevoli viali di passeggio. Negli isolati verso il fiume e prossimi al centro antico sono collocati il mercato coperto e le dogane, da realizzare con portici interni ed esterni e corte centrale con fontana. In una grande area limitrofa a questi trova posto il mercato della legna con i depositi per i materiali da costruzione. I grandi isolati che uniscono il nuovo abitato al fiume sono destinati a giardini pubblici, con folte alberature previste per filtrare l'umidità generata dalle acque.

Circa la tipologia residenziale è da notare l'indicazione di alternare all'interno dello stesso isolato lotti di diversa superficie in modo da affiancare le case più modeste alle abitazioni dei più facoltosi. Le zone di futura espansione sono individuate sulle pendici della collina a nord.

Il *Capo IV* è dedicato alla sistemazione dell'abitato esistente e, se ci riferiamo al disegno del «*Progetto di Sistemazione Generale Altimetrica delle Strade e Chiaviche e pavimentazione delle vie interne - Topografia - scala da 1 a 500 - Sassari Addì 31 dicembre 1874*», possiamo constatare che i rettifili e le aperture viarie riguardano quasi tutti gli isolati della città antica. Gli interventi principali sono la progettazione di due piazze, ottenute demolendo due isolati, e due ulteriori estesi interventi demolitivi presso la piazza del Carmine e su via delle Scuole. L'isolato che ospitava l'antica chiesa della Maddalena fu poi in effetti parzialmente demolito per realizzare la piazza per la quale il Cadolini progettò portici, pavimentazione e fontana monumentale[8]; l'altro isolato, destinato ad accogliere una piazza con doppia fontana, sussiste ancora nelle sue antiche forme.

Il progettista nonostante la capillarità degli interventi proposti ritiene di aver previsto operazioni esclusivamente riparatrici indicando rettifili o sventramenti solo in presenza di case *abbisognevoli di ristauri* o di eccessivi ristagni di aria. Dichiara che l'unica vera operazione d'ornato *cioè le regolarità* è stata prevista presso la Cattedrale per la sacralità del luogo e perché in prossimità dell'accesso all'unico ponte.

Obiettivi importanti per la sistemazione del centro antico erano anche l'allargamento della via lungo il fiume e la realizzazione delle strade Malaspina e Serravalle per risolvere con una i problemi di incanalamento delle acque che dal Castello scendevano pericolosamente in città e con l'altra il percorso di circonvallazione dell'abitato.

Il Piano si conclude con un'analisi degli espropri necessari alla realizzazione dell'ampliamento e rimanda ai diversi progetti esecutivi gli interventi più complessi proposti.

Delle operazioni previste nel centro antico quasi nessun rettifilo o sventramento risulta realizzato, esclusa la piazza Costituzione e la piazzetta presso la via delle Scuole[9].

Attualmente riconosciamo con chiarezza nel tessuto urbano di Bosa l'ampliamento proposto dal Cadolini anche se parzialmente compiuto nel nostro secolo o comunque diversamente giunto ai nostri giorni per modifiche successive: le strade con l'originale ampiezza, la centrale piazza Manin (attuale piazza Zanetti), e la ottagonale piazza Gioberti con otto dei dodici isolati previsti.

Note

[1] La relazione, in doppio esemplare, è conservata nell'Archivio Comunale di Bosa, Sezione II, Serie Titoli, busta 23, n. 110. L'attivismo urbanistico del Regno Sabaudo, già dai primi decenni del XIX secolo, coinvolse le città della Sardegna e ne favorì il rinnovamento con un certo vantaggio nei confronti degli altri centri della penisola e con l'alta qualità degli interventi che dal punto di vista qualitativo e normativo attingevano, attraverso l'apporto piemontese, direttamente dalle esperienze francesi e di Parigi in particolare. Tra i centri che si dotano di strumenti urbanistici: Sassari (*Piano di ingrandimento e abbellimento della città*, 1837), Cagliari (*Piano Regolatore Generale*,1858), Alghero (*Piano di ampliamento*, 1890).

[2] Tra il 1864 ed il 1877 si succedette una cospicua serie di incarichi ai quali il Cadolini rispose sempre puntualmente e con particolare perizia. Oltre al Piano d'ornato e di ingrandimento della città corredato di Regolamento edilizio furono redatti: il progetto di sistemazione altimetrica delle strade e chiaviche e pavimentazione delle vie interne, alcuni progetti generali di nuove strade e pubblici passeggi con i relativi progetti particolareggiati, il progetto della condotta di acqua potabile con i conseguenti elaborati per la distribuzione negli edifici e nelle fontanelle pubbliche ed infine il progetto per la sistemazione della nuova piazza Fontana.

[3] Un approfondito commento del «Regolamento di Polizia Urbana e Rurale della Città di Bosa», unitamente ad una biografia dell'ingegnere Pietro Cadolini e ad un inquadramento normativo della sua opera si rileva nella tesi di Dilva Depau dal titolo «L'Ingegner Pietro Cadolini (interventi ottocenteschi nella città di Bosa)» sostenuta nell'anno accademico 1994 -95 presso la facoltà di Architettura del Politecnico di Milano, sotto la direzione dei proff. Maria Grazia Sandri e Luciano Roncai.

[4] Archivio Comunale di Bosa, Sezione II, Serie Titoli, busta 23, n. 110; questo disegno nella collocazione archivistica è allegato alle copie della relazione di Cadolini di cui ci occupiamo ma segnaliamo che non risulta essere il disegno allegato cui si accenna nella relazione , per la mancanza di numerosi segni indicati in relazione e per qualche difformità con il progetto descritto.

[5] La planimetria è pubblicata parzialmente, (è rappresentato solo il centro antico), in *Il Castello di Bosa* a cura di Salvatorangelo Spanu, Spanu & C., Torino 1981, fig. 119, (l'originale è conservato nell'archivio privato del signor Luigi Naitano).

[6] Archivio Comunale di Bosa, Sezione II, Serie Titoli, busta 23, n. 113.

[7] Grandi erano le aspettative sugli effetti del nuovo porto di Bosa la cui realizzazione si attendeva dalla fine del XVIII secolo. Le pressioni presso il Governo per finanziare in parte i lavori avevano ricevuto un riscontro positivo nel 1863. Il Cadolini, nel 1867, parla quindi di lavori in corso anche se proprio in quell'anno i lavori furono interrotti e si ha notizia che alla fine del 1891 ancora non fossero terminati (cfr. «le Cento Città d'Italia - Supplemento mensile illustrato del Secolo - n. 9211, Anno XXVI, Milano 25 novembre 1891», p. 61)

[8] È l'attuale piazza Costituzione (già piazza Umberto I); il *Fontanone* fu inaugurato verso la fine del XIX secolo in occasione della conclusione dei lavori del primo acquedotto di città.

[9] Nella planimetria catastale dei primi del nostro secolo non risulta ancora demolita la parte di isolato che servirà per realizzare questa piazzetta.

APPENDICE

Studio dell'Ingegnere P. Cadolini
Provincia di Cagliari Circondario di Oristano

Piano Generale
d'ingrandimento e di sistemazione dell'abitato della **Città di Bosa**

Relazione
Addì 17 Maggio 1867
L'incaricato Ing. P. Cadolini

(timbro: 16 Mag. 67)
Progetto d'ingrandimento e di sistemazione dell'abitato della **Città di Bosa Relazione**

Capo I
Nozioni generali

La Città di Bosa giace sulla sponda destra del Fiume Temo, due chilometri distante dal mare. Oggi conta 6630 abitanti agglomerati e gli uni e gli altri sovrapposti, sulla breve pianura che costeggia il fiume e sulle falde del colle che a forma di cono le sovrasta. Abbraccia la superficie

di metri quadrati 59300, circa, epperò in ragione di metri quadrati 9 per ciascun abitante, al quale non spetterebbe inoltre che una superficie media di metri 3 per la viabilità e l'aeraggio. Tutto sommato ogni abitante occupa quindi la superficie di metri quadrati 12, la densità dei muri compresa.

L'aumento di popolazione dal 1862 ad oggi fu du 226 abitanti.

L'eloquenza delle esposte cifre meglio che una lunga disertazione valga a provare perché, la popolazione di Bosa quant'altre attiva, industre, intelligente non dia un aumento proporzionato al suo Commercio ed alla ubertosità dei suoi terreni, e per quale cagione l'aria vi si respiri mefitica e corrotta.

La gravità di tale fatto non poteva sfuggire, ne sfugge alla saggezza degli uomini chiamati ad Amministrare questo cospicuo Comune, e se essi prima credevano utile il provvedere, oggi che la costruzione del porto e l'apertura di altre strade sono per arrecare nuovi e potenti elementi di sviluppo alle industrie ed al commercio, e con essi sicuro aumento di popolazione, oggi si convinsero come il provvedere sia di urgente necessità e provvidero decretando con Atto Consolare del 18 Novembre 1866 L'ingrandimento e la sistemazione dell'abitato della Città, i di cui studii affidati al sottoscritto Ingegnere Pietro Cadolini formano l'oggetto della presente relazione ed hanno per scopo di provvedere alla pronta costruzione di nuove Case, ed al miglioramento delle condizioni d'arieggiamento delle antiche.

Capo II

Ingrandimento della Città

La sistemazione dell'interno dell'abitato non può ottenersi che col graduale spostamento di buona parte della popolazione che vi dimora, e tale spostamento non può certamente effettuarsi senza provvedere a nuovi e convenienti alloggi, donde nasce la necessità che prima d'ogni cosa venga studiata e stabilita la località più opportuna per i nuovi edifici, o come meglio potrebbe dirsi, per la nuova Città.

Posta sul lido occidentale dell'Isola in prossimità al mare al quale è congiunta con un tronco di fiume sempre navigabile, Bosa è essenzialmente Città marittima, assicurandole oggi la costruzione del porto tutti i vantaggi della sua posizione. Non può quindi nascere dubbio che l'ingrandimento debba protendere verso il mare e tanto più che per felice combinazione è verso il mare che il terreno si presta alle esigenze altimetriche ed igieniche delle nuove edificazioni.

Dalla semplice ispezione del piano topografico si scorge come sia invece impossibile un'allargamento verso tramontana per il quale si dovrebbero risalire erte scoscese, come meglio dimostrasi col profilo unito alla presente relazione sul quale si segnarono riferiti al mare i livelli delle massime piene, della parte bassa dell'abitato, delle ultime case superiori, del Castello posto sulla vetta del colle del terreno assegnato all'ingrandimento.

Infine i terreni verso S. Eligio posti a levante della Città sono sottostanti alle inondazioni del Temo, ne vale che sieno difesi da argine che per la loro costituzione permeabile, in tempo di piena si coprono d'acqua e si rendono umidi e malsani.

Della salubrità invece della località scielta (sic) a ponente dell'antico abitato, non è necessario dir molto per renderne chicchessia convinto, bastando l'accennare che da quel lato si trovano due Conventi l'uno del Carmine dei Cappuccini l'altro. Ora è noto che questi santi Anacoreti occuparono mai sempre le più ameni (sic) e salubri località che poterono rinvenire nei paesi ove eressero le loro case. Quindi per amor di brevità basti di ciò.

Resta dunque provato che e per le condizioni Commerciali del paese e per la natura dei luoghi l'Ingrandimento deve aver luogo discendente al mare.

Capo III

Distibuzione delle nuove vie

Nello studio del piano d'ingrandimento si ebbe principalmente di mira di coordinare il nuovo all'antico, per modo che questo non venisse chiuso dai nuovi edificii, ma anzi ne ricevesse il vantaggio di migliore ben ordinato arieggiamento. Subordinato così il nuovo all'antico divennero quasi può dirsi obbligatorie le vie longitudinali Corso Vittorio Emanuele recentemente aperto e le vie Manin ed Azzuni le quali non sono che una continuazione delle interne Via Grande e del gruppo delle vie Anzena e Corte Intro ora chiuse alle salubri brezze marine, dalle alte Case che fiancheggiano il lato di levante della contrada del Carmine.

Fu per necessità di raccordamento che si ebbero le irregolarità che scorgonsi nelle isole di contatto fra il nuovo e l'antico, come fu per necessità di raccordamento che alla Piazza Gioberti si assegnò la forma poligonale come quella forma che in modo abbastanza regolare rese possibile l'apertura della via del Ginnasio di congiungimento colla piazza del Carmine, via importantissima essendo che l'edificio di quel Convento sia uno dei migliori esistenti e sia destinato ad uso delle scuole voglia quindi esser posto in immediata comunicazione con tutta la Città. Oltre a ciò la suddetta piazza trae bell'ornamento dalla vista del maestoso edificio del Carmine.

Alle nuove strade si assegnò la larghezza di metri dieci comme quella, che restando nei limiti convenienti a Città di secondo ordine, dà sufficiente ampiezza per stabilire convenienti marciapiedi di metri 1,50 di larghezza e comoda carreggiata di metri 7.

Nella distribuzione delle piazze oltre alle esigenze del commercio e di un più libero arieggiamento al quale si provvide prescrivendo frequenti le vie e piccole le isole, si ebbe di mira il collocamento delle fonti pubbliche nel centro dell'abitato. Le piazzette si prescrissero allo scopo di migliorare le condizioni dei risvolti delle carreggiate, perché il transito dei veicoli nella via centrale, e quindi più frequentata, fosse il meno pericoloso possibile ai pedoni.

La centralità rispettiva fra il nuovo e l'antico abitato, l'irregolarità della figura che male si prestava all'edificazione di case, la sua vicinanza al Cimitero, consigliarono la scielta (sic) dell'isolato destinato al lavatojo.

L'alberatura che lo circonda e circonda il prato destinato a stendervi i panni lavati, fanno scomparire la irregolarità di questo isolato, il quale invece riescirà di bell'aspetto e servirà ad intercettare le correnti d'aria che potessero venire dal prossimo Cimitero.

Il Lavatojo dovrà essere coperto con tettoja di ferro, sorretta da colonne di Ghisa. Simile sistema di costruzione viene consigliato dalla sua semplicità e dall'economia essendo facile e di poca spesa il trasporto sul luogo dei relativi materiali.

In altra isola del pari irregolare, oltre alle stalle per i Regi Stalloni, si stabilirono gli abbeveratoj, destinandosi quello a levante per i cavalli e l'altro a tramontana, di più comodo accesso dal lato della campagna, per le bestie cornute. I piazzali delgi abbeveratoj debbono esser pure alberati.

I corsi perimetrali oltre all'abbellimento hanno per scopo di promuovere la salutevole ginnastica del frequente passeggio, e di risanare l'aria colle alberature.

L'utilità delle strade traversali dal Corso Vittorio Emanuele al Fiume non abbisogna d'esser giustificata essendo evidente l'importanza del loro ufficio, qual'è quello di stabilire frequenti e comodi scali a servizio del nuovo abitato.

Si è provveduto pure all'erezione di un mercato coperto di cui si sente massimo bisogno in questa Città, priva di piazze e portici. Alla piazza del mercato si prescrissero portici interni ed esterni, e si aggiunsero i locali per le dogane. Si assegnò inoltre apposito cortile interno per collocarvi una fontana ad uso del mercato e delle dette dogane. L'erezione di questo edificio è urgente, giacchè oggi le merci che si scaricano lungo Temo, vengono lasciate per molte ore e qualche volta per giorni sulla via esposte a tutte le intemperie, ed alla fede pubblica.

Una piazza per il mercato della legna, e per deposito di materiali da costruzione, è pure uno dei grandi bisogni sentiti da questa popolazione, la quale per mancanza di locali interni di deposito,è obbligata di provvedere il combustibile necessario ai bisogni della vita e per le industrie, quasi giorno per giorno ed a discrezione dei venditori.

Oltre al fin qui descritto, di cui credesi non possa contestarsi l'utilità, si propone pure che si provveda alla formazione di spaziosi giardini pubblici, destinandosi a tale scopo il terreno che stà fra il Corso Vittorio Emanuele ed il Fiume, compreso fra la via Mercato della legna, Scalo Piazza Manin, Giardini Pubblici ed il terreno Comunale a mezzogiorno della rotonda Vittorio Emanuele ad egual uso destinato. Il detto terreno è delineato nel Piano Generale d'Ingrandimento con doppia linea rossa e col Fiume. Questi giardini non si propongono per vano lusso ma hanno uno scopo altamente igienico.

Infatti il terreno suddescritto è soggetto alle inondazioni del Fiume Temo, ed in molti luoghi è acquitrinoso e permeabile come quello di S. Eligio. Sarebbe quindi improvvido il permettere che vi si fabbricasse. Oltre a ciò urge che questo terreno venga bonificato rialzandolo al di sopra delle piene. Ora l'opera delle colmate che non potrebbe farsi dai privati i quali non vorranno mai perdere i frutti che abbondanti ora ne ritraggono in ortaggi, riescirebbe (sic) invece agevole e poco o nulla dispendioso all'Amministrazione Comunale alla quale per riescire (sic) basterebbe il prescrivere che si trasportassero in questa località i rigetti di demolizione delle case e degli scavi delle nuove vie interne che si debbono successivamente sistemare. Aggiungasi che coi prescritti Giardini Pubblici si promoverebbe sulla sponda del fiume una folta alberatura, la quale oltre ad assorbire l'umidità esalante dal Fiume stesso, romperebbe l'impeto degli infocati venti di mezzogiorno, per modo che nel nuovo abitato l'aria vi sarebbe sempre pura e fresca.

Del pari alberato dovrebbe essere pure il terreno a tramontana circostante il Convento dei Cappuccini, ed alberate dovrebbero essere le vie che in quel terreno si segnarono per comunicazione colle circostanti campagne e col Cimitero ed il piazzale che a pubblico decoro si progettò all'ingresso del Cimitero stesso.

Secondo il piano generale d'ingrandimento fin qui descritto la superficie di terreno da espropriarsi risulta di metri quadrati 163805,35 da ripartire nel modo seguente:

Area da occuparsi colle vie e piazze	Mq.	52984,75
Area da occuparsi colle case private	»	48143,85
coi pubblici stabilimenti	»	14936,75
coi pubblici giardini	»	27738,00
Tornano	Mq.	163805,35

L'area da occuparsi dalle case venne divisa in lotti di diversa superficie alternati fra loro per modo che in una stessa via possa fabbricarvi le proprie Case tanto il ricco Cittadino come quello di modeste fortune. I lotti N. 2,3,5,6,54,57,61 e 62 sono principalmente destinati all'erezione di casini con giardini chiusi da cancellate come si prevedeva all'Art. 55 del Regolamento Edilizio, articolo essenzialmente pratico come quello che venne consigliato dalle diverse richieste già inoltrate di fabbricare con tale sistema. In tal modo e cioè colle cancellate verrebbero ad eliminarsi completamente tutte le difficoltà di costruzione, che conseguono dalla forma poligonale delle piazze.

Infine la divisione in lotti di superficie e forma determinata venne prescritta nel Regolamento e tracciata conseguentemente nel piano d'ingrandimento per impedire l'eccessivo frazionamento delle case, dal quale deriva mai sempre il troppo denso agglomerarsi della popolazione, causa precipua di malsania, che si volle con ogni studio evitare promovendo nelle nuove costruzioni il sistema dei cortili e dei giardini, sistema che la natura dei luoghi permise, non avendosi altrimenti diffetto (sic) di spazio – mentre anzi ove fortunati eventi portassero la Città di Bosa alla più grande prosperità oggi insperata – l'ingrandimento potrebbe sempre moltiplicarsi, risalendo gradatamente i dolci pendii dei colli che chiudono questa amena e pittoresca vallea (sic). E così avvenga che allora. L'Italia sarà tornata qual fu la regina dei mari.

Capo IV

Sistemazione dell'abitato

Le vie strette e tortuose e la poca densità delle isole non permisero di proporre radicali miglioramenti per la sistemazione dell'antico abitato opponendosi anche all'apertura di altre nuove vie altrimenti necessarie, il succedersi continuo dei forti dislivelli fra le esistenti che si dovrebbero mettere in comunicazione. Stretti quindi da queste speciali condizioni locali, nello studio del piano di sistemazione che si propone alla Superiore approvazione, sdovette restare nella cerchia del necessario, limitando

l'opera riparatrice a piccoli parziali rettifili proporzionati anche al valore delle case a demolirsi ed all'apertura di brevi vie che si credettero assolutamente necessarie per aereggiare i più densi agglomeramenti di case. Dar luce ed aria maggiore e facilitare la comunicazione di una via all'altra, ora o impossibile o malagevole, ecco lo scopo propostosi. Alla regolarità ornamentale non si pose mente perché arduo troppo ritenevasi l'assunto - ove tutto l'antico non si avesse voluto demolire.

Lungo sarebbe il minutamente descrivere tutti i rettilinei proposti, e credesi anche inutile, bastando l'ispezione dell'allegato piano per darne la più esatta idea e per dimostrare la importanza relativa. Basterà quindi l'accennare i principali.

L'opera più importante di demolizione progettata è quella relativa alla sistemazione della piazza posta fra le vie Tenda e Malaspina, da denominarsi Piazza Fontana. Il nome indica l'ufficio al quale venne destinata o meglio che dovrà assumere quando, in tempo che volsi credere non lontano, la condotta d'acqua potabile sarà per Bosa un fatto compiuto. Favorevoli circostanze presiedettero alla scielta (sic) di questa località per lo stabilimento delle pubbliche fonti, e le principali furono la sua ubicazione quasi centrale, l'esser gli edifici che vi sorgono in stato di completa ruina per cui urge la loro demolizione, e l'esser il suolo formato a modo di altissimo gradino nel senso della sua maggior lunghezza, per cui ne risulterebbero due piazze, in pianura l'una - sulla costa l'altra.

Lo studio di questa piazza forma oggetto di separato progetto epperò credesi non sia qui il caso di dare maggiori dettagli, bastando lì osservare che per la menzionata forma a gradino una sola fontana basterebbe per provvedere d'acqua sia il piano che la superiore collina, solo che si aprissero due bocche a diverse altezze.

Di minor estensione, ma forse di eguale importanza è la demolizione propostasi del gruppo di case che divide la via del Rosario dalla piazza del Carmine. Senza tale demolizione non sarebbe stato possibile lo aereggiare la via Tenda e tutte le vie e viuzze che vi mettono capo e che formano il centro più popolato della Città.

I tagli fra la via Tenda e la via Grande vi completano l'aereggiamento stabilendo diverse correnti in direzioni contrarie per modo che eccetto quello di tramontana, tutti i venti possono penetrare a risanare quelle abitazioni ora tanto umide e malsane.

A complemento del sistema di aereggiamento ora accennato, si proposero i tagli che si veggono segnati in Piano nel gruppo di case circostanti alla via delle Scuole, gruppo nel quale può dirsi, senza tema di esagerare, non v'entra mai il sole.

Fin qui all'infuori di qualche taglio per l'apertura di nuove strade, i rettifili ai quali si accennò vennero conservati nelle più piccole dimensioni. Invece risalendo la Costa serpeggiando per le vie S.to Ignazio, mezza Costa e Muraglia Franzina i rettifili e gli allargamenti si presentano maggiori, avendo essi per scopo l'apertura di una comoda via atta al transito dei veicoli per tutta la sua lunghezza. I tagli maggiori cadono sui risvolti della nuova via, che dovrà chiamarsi, sopprimendo per tratti gli antichi, col nome di Via alla Costa.

L'apertura di questa via venne subordinata al piano altimetrico di tutto l'abitato, che si sta elaborando per la sistemazione generale dei condotti sotterranei o chiaviche, e forma oggetto di separato progetto che si rassegna contemporaneamente al presente. In considerazione di ciò per la descrizione di questa via si credono superflui maggiori dettagli, bastando per provare l'utilità il dire che la parte superiore del Castello è abitato da pastori e contadini, i quali ora se non a stento ed a schiena di Cavallo possono portare in casa le Derrate.

La via di S.ta Croce, importante come quella che comprende, mulini ad olio, e molteplici magazzeni, manca pure di ventilazione, essendo chiusa nel senso della sua lunghezza dalla Cattedrale a levante e dal corpo di case altissimo che ne divide il suo estremo dalla contrada detta Bocchila-ene a ponente.

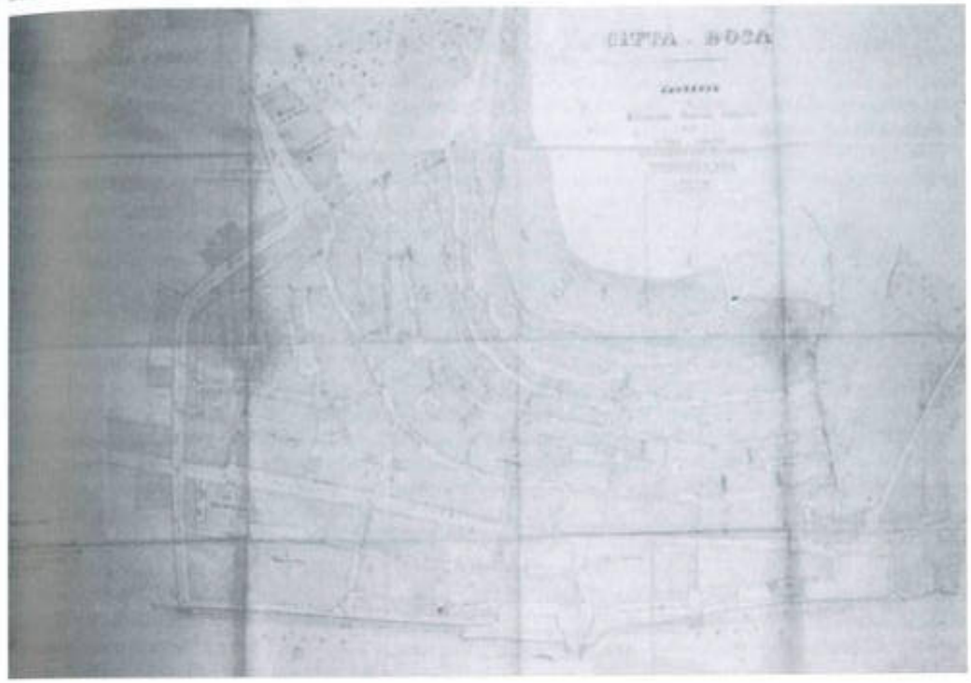
Colla demolizione della vetusta e rovinosa Chiesa della Maddalena e l'apertura quivi d'una regolare e spaziosa piazza, le condizioni della Contrada S.ta Croce verranno certamente migliorate – ma non basta ancora – perché la brezza marina non potrebbe penetrarvi come non vi penetra mai altro vento. In considerazione di ciò si propongono i tagli che congiungono questa colla via Bocchila-ene a ponente, e colle vie Lungo Temo e via Grande a mezzogiorno e tramontana osservando che questi ultimi tagli oltre all'aereggiare la via S.ta Croce sono di un'interesse generale per tutto l'abitato perché aperti in direzione di altre vie interne, come si può facilmente scorgere dall'ispezione del piano. Tanto i rettifili che le aperture delle nuove vie qui descritte vennero subordinati, in quanto possibile, al minor valore delle case, variandosi anche la larghezza ove torni utile per risparmiare edifici di nuova costruzione. In generale può ritenersi che ove si trova segnata una demolizione, là si trova una Casa abbisognevole di ristauri.

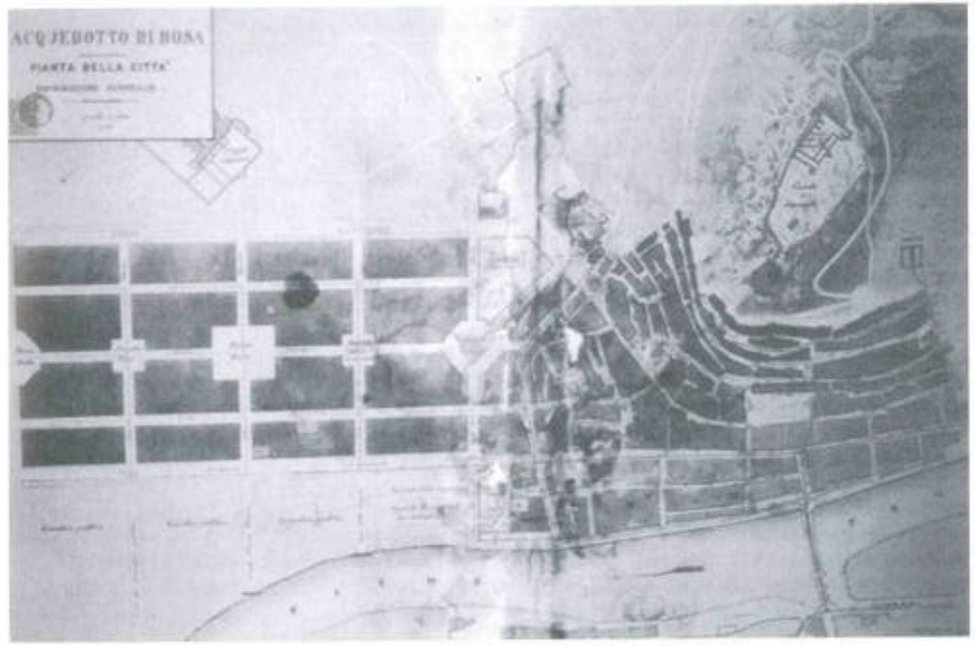
Però l'accennata massima trova un'eccezione nei rettilinei segnati sulla via Grande e di faccia alla Cattedrale, essendosi per queste, che sono le principali vie della Città, prese in considerazione anche la parte ornamentale, e cioè le regolarità.

Aggiungasi che i tagli delle case della via Cattedrale sono necessarii per stabilire l'accesso al ponte ora malagevole e pericoloso, ne potrebbe evitarsi anche quando il detto ponte fosse ricostruito con diversa direzione, come dimostrativamente si segnò nel Piano, ed in ferro e quindi orizzontale come si và con altro progetto a proporre per il migliore regime del fiume non solo, ma anche per togliere i due pioventi che oggi ne rendono difficile il transito e pericoloso lo sbarco sulla via Lungo Temo, sbarco che inoltre non potrà mai stabilirsi in modo conveniente senza il taglio che si segnò in questa via a completamento di quelli or ora descritti.

Nella via Lungo Temo non si prescrissero maggiori rettifili perché nel resto abbastanza regolare, e perché all'allargamento necessario per una più libera circolazione, si credette meglio provvedere protendendosi nel fiume per una maggior larghezza media di metri 3 come è segnato in tipo con linea rossa ed in continuazione dell'altra segnata a formare la nuova via della Dogana alla quale questa mette capo verso ponente.

Tale sistema di allargamento, oltre al facilitare la circolazione commerciale di questa via, ha per scopo di occupare per intiero quella parte della sponda del Fiume che alternativamente coperta e scoperta nella stagione estiva





1/-Progetto di Sistemazione Generale Altimetrica delle Strade e Chiaviche e pavimentazione delle vie interne - Topografia. Scala da 1 a 500. Sassari Addì 31 dicembre 1874-, (Archivio Comunale di Bosa).
2/-Acquedotto di Bosa. Pianta della città. Distribuzione Generale. Scala 1/1000-, pianta acquerellata di L.C. Ferrero, 1868.

dagli afflussi e riflussi delle correnti marittime è causa perenne di perniciose esalazioni.
A tal scopo si segnò anche l'apertura di una nuova via costeggiante il corso del Fiume superiormente al Ponte fino a raggiungere la piazza delle Erbe da aprirsi all'estremo di levante della via Grande, ove mettono del pari capo le due Strade dimostrativamente segnate in Piano, sotto i nomi di Strada Malaspina e Strada Serravalle. Queste completano la sistemazione generale dell'abitato di Bosa facendo l'ufficio una di Strada di Circonvallazione, e di pubblica passeggiata l'altra per l'amenità dei luoghi che attraversa. Di queste strade si parla più distesamente nelle relazioni annesse ai parziali loro rispettivi progetti, e qui basti il dire brevemente:
1°. Che la Strada Malaspina è di suprema necessità come quella che oltre ad intercettare le frane ed i massi che molte volte funestarono con la loro caduta gli abitatori della Costa devia le acque che dal Castello precipitano ora nell'abitato e concorre col ramo che va dal Castello alla sistemazione delle Chiaviche di tutta la Città, sistemazione che altrimenti sarebbe impossibile.
2°. Che la Strada Serravalle oltre al mettere in comunicazione i punti principali dell'abitato con tutte le vicine più coltivate campagne - concorre a stabilire un'altra via di Circonvallazione la quale per l'utile che arreca all'agricoltura ed alla pastorizia, non sarà meno importante della Strada Malaspina.
Essendosi col fin qui esposto sommariamente indicata la natura e lo scopo delle opere da eseguirsi, onde ottemperare al prescritto dell'Articolo 3 della Legge sulle espropriazioni per cause di utilità pubblica, resterebbe ancora a dirsi della spesa presunta, dei mezzi di esecuzione e del terminamento entro il quale saranno finite le opere che costituiscono il piano proposto. Ma come difficile sarebbe il determinare la spesa presunta per l'apertura delle vie e piazze d'Ingrandimento, così impossibile riescirebbe (sic) il calcolare anche per approssimazione la spesa alla quale potrà ascendere la sistemazione dell'abitato, essendochè questo debba essere attuata successivamente ad epoche lontane e quindi secondo le diverse speciali circostanze nelle quali possono trovarsi gli enti espropriandi.
In considerazione di ciò credesi che lasciato l'argomento puramente Amministrativo dei mezzi di esecuzione possa esser qui sufficiente l'accennare alla spesa di acquisto del terreno da occuparsi coll'ingrandimento proposto, terreno che devesi nel più breve tempo espropriare.
Come si è già antecedentemente detto la superficie di terreno da occuparsi coll'ampliamento risulta di

Mq. 163805,35

Ora deducendosi la parte
di esso di proprietà Comunale di 22680,00

Resta di Mq. 141125,35

la superficie espropriandа pari ad Ettari 1411,25 e ritenendosi il valore medio per Ettaro di £. 2500 l'importare dei terreni espropriandi risulta di £. 35281,25.
Chiudesi infine la presente relazione proponendo che si chieda per l'esecuzione del piano proposto, il termine massimo accordato dalla Legge d'anni 25 - augurando che in questo tempo -
cessate le strettezze finanziarie dello Stato - attuate le opere del Porto -
e sistemata la grande arteria Stradale per Alghero, la Città di Bosa abbia raggiunto quella prosperità che oggi fu bello prevedere.

La presente relazione e gli annessi Piano Generale d'Ingrandimento e di s e Regolamento Edilizio si rassegnano in doppio originale in adempimento al disposto del Regio Decreto 3 Maggio 1863.

Bosa 17 Maggio 1867
L'incaricato
Ing. P. Cadolini

Tabella di riporto della superficie dei lotti da occuparsi dalle case

Numero d'ordine	*Indicazione dei lotti*	*Superficie per ogni lotto*	*Numero dei lotti eguali*	*Superficie totale dei lotti*	*Osservazioni*
1	1	1004,25	1	1004,25	
2	2	758,25	1	758,25	
3	3	444,65	1	444,65	
4	4,7,8,13,14, 17,18,21,22, 27,28,31,32, 35,36,41,42, 45,46,49,50, 55,56 e 59	1094,55	24	26317,20	
5	-5,6,57,58	1819,50	4	7278,20	
6	9,10,11,12, 51,52,53,54	525,50	8	4200,20	
7	15,16,47,48	1454,50	4	5816,20	
8	19,20,43 e 44	1920,50	4	7680,20	
9	23,24,25, 26,37,38,39 e 40	762,50	8	6100,20	
10	29,30,33 e 34	490,50	4	2740,20	
11	60 e 63	1224,50	2	2448,20	
12	61,62	1663,95	2	3337,50	
Sommano			Mq.	68143,85	

«LA PERFEZIONE TOPOGRAFICA» DEL PIANO REGOLATORE DI RISANAMENTO E DI AMPLIAMENTO DELLA CITTÀ DI PALERMO REDATTO DALL'INGEGNERE FELICE GIARRUSSO (1885 - 1894)

Maria Teresa Marsala

Nell'Italia unitaria, le trasformazioni urbane di Palermo, spesso analizzate come cronologie di eventi, vengono qui riproposte nello scenario del «piano necessario» seguendo un percorso analitico stimolato da nuove e inedite fonti documentarie[1].
Nei decenni intercorsi dal periodo dittatoriale (1860-61) e preunitario, all'approvazione del «Piano Generale e di Bonifica» di Giarrusso da parte della «Commissione di Lavori Pubblici» di Palermo (1886) e la trasmissione al Governo Centrale per la definitiva esecuzione (1894), si distingue il travaglio delle fasi operative per lo sviluppo della città. Il merito più accreditato, in cui si riconosce il primo strumento urbanistico generale di Palermo, approvato con Regio Decreto, soltanto come «Piano di Risanamento», è quello di avere contribuito al passaggio dal progetto al piano.
Sarebbe comunque riduttivo ritenerlo un contenitore delle trasformazioni urbane; Giarrusso, anche se recepisce nel risanamento la terapia degli sventramenti e, nell'ampliamento, la legittimazione degli interessi fondiari maturati, tenta di dare una correlazione ai diversi interventi configurati, ricomponendo le parti della città ed il suo valore di rappresentazione.
Le valutazioni qualitative e i giudizi sui limiti, non possono comunque prescindere dalla comprensione del rapporto con il generale contesto, in cui l'urbanistica riformatrice perseguita si evolve.

Il contesto storico della seconda metà dell'Ottocento, che registra in Sicilia l'assimilazione del divenire nazionale, è segnato da profondi contrasti che l'estrema rapidità dei mutamenti equivoca, esasperandoli.
La considerazione affrettata che i moti antiborbonici della prima metà del secolo, potessero assumere una fisionomia nazionale matura, denuncia la conflittualità del problema unitario fra azione e diplomazia . Sfumati gli effetti dell'azione e gli esiti della dittatura democratica, la mai sopita aspirazione di autonomia riesplode per il mancato riconoscimento di un diritto storico, quando si cominciava ad avviare il consolidamento della struttura unitaria con l'unificazione legislativa e la centralizzazione burocratica[2].
Gli sviluppi urbanistici delle capitali preunitarie seguono gli orientamenti della scelta della nuova capitale nazionale; un percorso di spostamenti che parte da Torino, sede storica ma decentrata in rapporto all'estensione del nuovo regno, passa per Firenze sede interrotta, fino a Roma sede definitiva, con un allungamento a Napoli, sede scartata. Nelle proposte dei piani per queste città c'è la convinzione di esprimere un interesse superiore; un ruolo ambizioso che sappia prevedere il salto dimensionale e funzionale, nel quadro rappresentativo dei rapporti europei[3].
La formulazione dei piani per Palermo riflette l'orgoglio dell'antico rango di capitale aperta, nei secoli, a processi di rinnovamento ed elaborazioni concrete di straordinaria vitalità; un sentimento di protagonismo, che attraverso la costruzione dei due teatri (1867-1875), culmina con l'Esposizione Nazionale (1891) e sfocia nella stagione creativa del Liberty internazionale.

Nel periodo preunitario, malgrado le profonde trasformazioni operate dall'età moderna che avevano cancellato le tracce dell'impianto originario, la città, capitale dei «Reali domini di là dal Faro» nel Regno delle due Sicilie, mantiene il carattere del sistema che si sviluppa nella città murata, inscritto nell'immutato contesto morfologico: un'ampia vallata, protetta dall'interrotta cerchia dei monti, che

si affaccia sul golfo, la centralità della collina allungata, lambita dai due fiumi, deviati e poi interrati, perpendicolare alla linea di costa. Il carattere direzionale, dal territorio al mare, individuato dall'assialità del collegamento, è la costante della continuità insediativa nella successione storica, dalla memoria della classicità, all'esperienza araba, al periodo del regno; un modello atipico di città lineare dimensionata su due fulcri terminali: i nodi forti Palazzo Reale -Cattedrale nell'entroterra e il porto[4]

Lo sviluppo allungato pilotato dal «Cassaro», regolarizzato e poi prolungato fino alla Marina, è molto bene evidenziato dalla cartografia della fine del XVI sec., che già registra l'imponente opera fortificatoria, su progetto del Ferramolino, che ingloba la città da sud a nord con la fortezza del Castellammare e la costruzione del nuovo grande porto ad ovest, nel periodo del viceregno[5].

Il modello urbanistico della «via retta» introduce la riconoscibilità del sistema urbano nel nuovo assetto; la dislocazione delle sedi del potere politico e religioso si leggono in successione dimensionale con l'apertura delle piazze lungo l'asse di simmetria; fra gli innesti più autorevoli si colloca la piazza della potente famiglia Bologna[6]

Il palazzo municipale, riqualificato dalla piazza con la grandiosa fontana pretoria (1575) di Francesco Camilliani, è il nuovo fulcro centrale rappresentativo equidistante dai nodi aggregativi; già nel XV sec., dalla posizione baricentrica dei conventi mendicanti rispetto al palazzo senatorio, era evidente il coordinamento geometrico triangolare con il centro cittadino (i Francescani nel quartiere della Loggia, gli Agostiniani nel quartiere del Capo e i Carmelitani nel quartiere dell'Albergaria)[7].

Con il taglio della via Maqueda, ortogonale al Cassaro (poi via Toledo), si costruisce il cambiamento di tendenza della rifondazione barocca e s'interrompe, a livello formale, il rapporto preferenziale di penetrazione diretta est-ovest dal territorio al mare, con una nuova direttrice nord-sud; viene esaltato l'incrocio dei Quattro Canti con la suggestiva e scenografica piazza dell'ottangolo e con un forte messaggio figurativo che sintetizza «la corrispondenza tra formula religiosa e struttura architettonica e urbanistica»[8]

L'impianto a croce, nel fissare la nuova centralità urbana che rafforza il nodo rappresentativo del palazzo municipale, ubicato nell'immediata adiacenza, scompone la città in quattro parti (Sezioni: S. Agata, S. Oliva, S. Cristina, S. Ninfa) ed allontana il mare dalle prospettive di sviluppo come strumento di promozione e gestione dei mutamenti. Il recupero del mare per «il nobile passeggio», nella sistemazione dell'affaccio della città murata, ha la valenza rappresentativa di definizione urbana; l'impianto planimetrico della Marina riprende, a scala ridotta, la continuità edilizia delle storiche «palazzate» sulla cortina delle mura orientali[9].

La metrica edilizia degli assi principali s'inquadra nel processo di continuo rinnovamento che rinsalda, nel '700, l'aspetto barocco; la città si distingue dalla campagna ma, con la graduale assimilazione del lento riformismo borbonico, nascono nuovi e rinnovati interessi culturali[10].

L'impianto delle ville nell'agro palermitano secondo le tre direttrici Bagheria a sud, la piana dei Colli a nord e Mezzo Monreale nell'entroterra, anticipa la proiezione esterna della città murata secondo la spinta di una classe nobiliare dominante che ostenta ancora la propria immagine[11].

La crescita urbana registrata fra la pianta del Villabianca (1791) e quella del Lossieux (1818) è dimensionata sull'apertura alla campagna ; la città occupa ancora la parte centrale del suo territorio e sono definiti i collegamenti direzionali; a ovest con lo spianamento della strada Palermo-Monreale (1765-71), a sud con il prolungamento della via Oreto (1793) sulla continuazione della via Maqueda fino al fiume omonimo[12].

Il superamento delle mura, dopo che erano stati colmati i fossati esterni e realizzate le strade suburbane (stradoni), è una realtà irreversibile; più complesso è il sistema di riequilibro dello sviluppo esterno definitivamente condizionato dall' «Addizione Regalmicea» (1778) di Nicolò Palma, formata dal prolungamento della via Maqueda a nord e l'intersezione del collegamento dal mare al piano S. Oliva.

Il sistema «a croce di strade» riproposto è un modello funzionale che assicura la continuità storica della sperimentazione assimilata; le smussature angolari, unica esemplificazione formale, non riescono a costruire la qualità architettonica dei «Quattro Canti di Campagna», contrapposti a quelli di città.

Più elaborata e puntuale è la progettazione, dello stesso architetto del Senato, della villa Giulia ubicata sulla strada Colonna alla Marina[13].

Il primo giardino pubblico, all'italiana, di Palermo occupa la pianura di S. Erasmo, teatro delle esecuzioni del Tribunale della Santa Inquisizione, abolito nel 1782.

Una scelta significativa di riuso migliorativo per bilanciare la proiezione a sud, come polo di attrazione dello sviluppo urbano, indirizzato dal tracciato rettilineo dello stradone suburbano di S. Antonio (via Lincoln) dal mare all'entroterra fino alla via Maqueda parallelamente al Cassaro.

L'Albergo Generale dei Poveri costruito (1746-1772) su progetto di Orazio Furetto, lungo lo Stradone di Mezzomonreale, si inserisce in questa politica, per la parte urbana occidentale.

Tra la fine del Settecento e gli inizi dell'Ottocento, la puntuale realizzazione di nuove strutture pubbliche rinnova la città ma non il suo assetto; più interessante è il fenomeno che si registra nella campagna e lungo la costa con la formazione delle borgate generate dalle preesistenze fisiche, quali conventi, ville, bagli, o da attività produttive come tonnare, trappeti e frantoi[14]

I «dintorni», o «contorni», di Palermo entrano a fare parte della nuova divisione amministrativa quando si avverte l'esigenza di distinguere l'agro dal territorio[15].

È in questo periodo che le potenzialità «extra moenia» cominciano ad essere valutate in funzione della proiezione della città murata. La presenza del fiume Oreto, che scorreva ad una certa distanza dall'insediamento originario nella campagna meridionale, aveva mutato nel tempo il suo rapporto con la città, fino a diventare un ostacolo allo sviluppo, se non limitato, della stessa. Le sue acque, non irrigue, erano sfruttate dai mulini allineati sugli argini già dal periodo arabo. Il vasto territorio agricolo, ricco di sorgenti, caratterizzato fino al XVIII secolo da insediamenti conventuali, comincia a manifestare i fattori negativi per l'insediamento; le piene consequenziali ai nubifragi causano la formazione di zone paludose (Pantani)[16].

L'ubicazione del grande cimitero di S.Spirito (1783) nei terreni dell'antica struttura cistercense; l'Orto Botanico (1789) adiacente alla citata villa Giulia; il Macello (1837) nei pressi del Ponte di Mare ed infine il Gasometro (1862) e la Stazione di S. Erasmo (1866), concretizzano il processo di pianificazione avulso dalla residenzialità.

Per questa destinazione viene scelta la campagna settentrionale, meno adatta allo sfruttamento agricolo per l'assenza di sorgenti e la presenza di numerose cave di pietra, ma pianeggiante e salubre. Alle condizioni di fondo bisogna aggiungere la creazione, nel 1779, del Real Parco della Favorita, e la bonifica del Pantano di Mondello, espressioni del potere monarchico borbonico[17], e il tracciato della strada della Libertà (1848) oltre il piano S.Oliva, sul prolungamento a nord della via Maqueda.

Progettata come moderna e ampia strada rettilinea, nel clima rivoluzionario antiborbonico del '48, per il collegamento con la campagna da nord a sud, la linea verde assumerà nelle scelte successive il ruolo di direttrice fondamentale dello sviluppo urbano sempre più orientato, in questa parte della città, al decoro e all'abbellimento su istanze sociali[18].

La strada, strettamente connessa al Giardino Inglese (1851) di G.B.F. Basile, può essere considerata un messaggio di progettazione urbanistica funzionale ed allo stesso tempo celebrativa, recepito nella fase della ricostruzione di una nuova estetica urbana[19].

Nell'incarico del 2 agosto 1860, alla «Commissione del progetto di riforma e abbellimento della città», di cui faceva parte il Basile, per l'ideazione di «un vasto piano di fondamentali riforme e ingrandimento della città», profondamente segnata dagli eventi del «maggio garibaldino», già si avverte la spinta emozionale del rinnovamento urbano come condizione prioritaria del nuovo riequilibro politico, sociale ed economico.

La città versava in uno stato rovinoso dilagante, dove ai fattori endemici di incuria si erano sommati gli esiti distruttivi dei recenti tumulti: «intere contrade desolate dall'incendio e dal saccheggio, macerie di pubblici e privati edifizi rovinate dalle bombe, da un estremo all'altro sconnessi i lastricati per provvedere alle barricate»[20].

Ripreso dagli interventi successivi che si distingueranno per il dimensionamento crescente della città, questo primo piano di riforme, appare interessante per i contenuti innovativi.

Nessuno dei progettisti incaricati aveva al proprio attivo esperienze urbanistiche a grande scala; Moscuzza, Ranieri e Torregrossa avevano lavorato al progetto per il secondo tronco della via Libertà e quest'ultimo, al rifacimento della strada Toledo[21].

Basile, molto giovane nel '48, come ufficiale del Genio, aveva diretto le fortificazioni e la polveriera del Sacramento ed aveva progettato la sistemazione della piazzetta S. Spirito[22].

Partendo dalla volontà di operare a larga scala, viene assimilata la nuova cultura urbanistica praticata nelle grandi città italiane ed europee e si interviene sul costruito rigenerando da un lato il tessuto preesistente e dall'altro aprendo la città al territorio con il definitivo abbattimento delle mura perimetrali e dei bastioni.

Molte idee saranno sviluppate nelle proposte dei piani presentati, compreso quello redatto dal Giarrusso, nel tema unificante del sistema viario regolarizzato come struttura portante funzionale.

Un sistema che parte dalla città storica regolata dalla quadripartizione urbana per «Mandamenti» (Palazzo Reale, Monte di Pietà, Castellammare, Tribunali) e si sviluppa per addizione a griglia modulare determinando le nuove espansioni (Molo e Oreto)[23].

La centralità del nucleo storico, compromessa dal punto di vista formale, non viene messa sostanzialmente in discussione per la presenza delle attività direzionali che fanno ancora capo alle antiche sedi del potere; le nuove strutture previste mirano alla riconversione dell'economia su basi imprenditoriali.

La borghesia industriale palermitana aveva esordi-

to con i Florio, già nei primi decenni del secolo, nel processo innescato dagli inglesi in Sicilia alla fine del XVIII secolo; l'industria chimica Arenella (nell'omonima borgata a mare) con gli Ingham (1830), l'industria metallurgica della Fonderia Oretea (1841) e l'industria armatoriale, sono i primi fattori dinamici che attirano i capitalisti stranieri (Rose, Morrison, Berlioz, Donaudy, Gardner, Whitaker)[24].

Il piano necessario si muove quindi in uno scenario proiettivo; i lavori della Commissione furono presentati all'Amministrazione con un tempismo eccezionale (25 settembre 1860) secondo categorie di giudizio: un progetto «economico», uno «grandioso» ed alcuni elementi di un progetto «medio». Mantenendo l'intelaiatura costante, la distinzione programmatica, legata alla conflittualità decisionale, sembrava mirata a scelte d'integrazione in rapporto ai costi di priorità.

Nella prima proposta, in cui «prevaleva l'ordine delle comunicazioni e l'economia», si interviene sulle potenzialità della città storica con gli «elargamenti», le rettifiche ed i prolungamenti della rete viaria esistente, per favorire i collegamenti direzionali con il criterio di intervento per parti.

La demolizione dei «baluardi» e delle «case» sono funzionali alla riconnessione del sistema con la riqualificazione delle piazze e la scomposizione, del tessuto interessato, in lotti; la strada e la piazza diventano le costanti del rinnovamento e dello sviluppo urbano.

«L'ingrandimento» è naturalmente previsto dal lato nord con lo «scomparto di strade fuori porta Maqueda, e in altri punti del mandamento Molo»; nell'orientamento progettuale prevale la regola dell'ortogonalità stradale, comprese le rettifiche degli stradoni (vie Cavour e Volturno) per la saldatura, «topograficamente corretta», fra le due città.

L'organicità dei rimandi, anticipati nell'idea della città storica, confluiscono nelle prospettive di sviluppo; la via Libertà, sul prolungamento della via Maqueda, viene assorbita come asse tematico urbano.

La previsione delle piazze per l'ubicazione dei teatri in sequenza graduale, l'inserimento dei portici sugli allineamenti e la maglia insediativa ortogonale della lottizzazione ottocentesca, determinano la partecipazione dell'edilizia privata al rinnovamento; nei nuovi mandamenti, Molo a nord-est vicino al porto e Oreto a sud-ovest, si configura la periferia.

È un modello di città borghese che si vuole realizzare malgrado il clima ancora acceso dal dibattito sull'annessione al Regno d'Italia, pervaso dall'istanza di autonomia amministrativa. La «città dei bisogni», ispirata alla politica conciliativa della prodittatura Mordini, successo al De Pretis, si integra con la «città dei sogni», cercando i consensi dell'aristocrazia imborghesita e della borghesia trainante, senza trascurare il proletariato partecipe dell'impresa garibaldina.

La struttura funzionale e produttiva viene incrementata: i mercati, la dogana, i bagni pubblici, i depositi, i bagni di mare, il macello, sono le risposte alla necessaria riqualificazione, con una razionale dotazione dalla scala del quartiere alla grande scala urbana[25].

I teatri e l'edilizia elencale sono le estremità di convergenza fra i sogni ed i bisogni; «il bisogno di un teatro che fosse ben degno di questa ricca e popolosa città è da molto tempo che ci si pensa». In questa riflessione del Basile c'è l'anticipazione della città ottocentesca, dove il «suo teatro» salda la storica e la futura configurazione, «sul limite dell'antica e sull'inizio della nuova città», e quello di Damiani Almeyda apre il nuovo capitolo urbano[26].

Nella seconda proposta, viene recuperato l'ordine nuovo e simmetrico delle «grandi vie maestre» della città storica; la traccia delle quattro grandi strade ortogonali (di 20 metri di larghezza) incide la trama urbana e pone l'assetto come nucleo generatore del sistema di sviluppo[27].

La penetrabilità degli scambi d'impostazione haussmanniana viene attuata con demolizioni risolutorie in funzione della formazione di nuovi nodi di aggregazione agli incroci stradali: i mercati[28].

La divisione in sedici settori ottenuta dalla scomposizione viaria, si ricompone nella nuova fruizione accentratrice, interrompendo le linee di confluenza delle arterie artigianali e le ubicazioni delle maestranze. È una artificiosa regolarizzazione sostitutiva dell'antica via del Commercio che, partendo dalla via Albergheria, asse portante della complessa articolazione produttiva per la trasformazione e vendita dei prodotti agricoli, attraversava la via Divisi, la via Centorinai e arrivava, immettendosi nella via della Loggia, al porto della Cala, nodo di scambio e punto di convergenza, risalendo attraverso la zona della «carne» (Conceria) fino alla via S. Agostino e al Capo. Sopravvissuta al taglio della via Maqueda, la continuità vitale di questa linea evidenzia la componente materiale delle correlazioni fra spazio fisico e spazio antropico.

L'anticipazione teorica della proposta, sta nel ritenere il capovolgimento dell'azione politica come punto di non ritorno dell'assetto sociale preesistente e occasione di nuove formulazioni[29].

La mancata approvazione delle grandi riforme per una città che ancora veniva considerata una capitale, non inficia il clima di attesa e il risultato plebiscitario dell'annessione del 21 ottobre; la rapidità della decisione, frutto travagliato dello slancio unitario, è uno strategico rinforzo alle aspettative poi negate. È in questi anni che si registra a Palermo e in Sicilia il più alto livello di tensioni in cui è difficile leggere una visione di solidarietà nazionale. Nè si può negare che l'azione riformatrice auspicata può essere avulsa dal contesto del nuovo Stato che eredita sistemi politici, economici e sociali molto diversificati.

L'accelerazione impressa dopo l'apertura a Torino del primo Parlamento Nazionale nel 1861 viene puntualmente frenata da incomprensioni fra l'isola e lo Stato unitario, probabilmente per l'inadeguatezza della legislazione italiana ad affrontare e risolvere i mali storicizzati della peculiarità siciliana.

Il vuoto legislativo in materia di lavori pubblici sarà colmato dopo alcuni anni (1865), con un articolato limitato sui piani regolatori, aumentando così il divario fra cultura urbanistica e prassi[30].

Aspetti positivi della riorganizzazione produttiva isolana possono essere considerati: il monopolio del flusso agrumario negli Stati Uniti (1861); la fondazione della Cassa di Risparmio per le provincie siciliane; il contratto tra il governo italiano e Vincenzo Florio per i servizi marittimi di collegamento (1862); i contratti per la costruzione delle ferrovie con il primo tratto Palermo-Bagheria (1863)[31].

Nella ricaduta urbana, l'istituzione dell'Ufficio Tecnico ed Edilizio (1863), determina il rilancio dei reali problemi della città (194.463 abitanti su una superficie di 400 ettari).

L'attività della struttura amministrativa, formata da elementi di estrazione universitaria e progettisti di opere pubbliche, è dominata dalla presenza di G.B.F. Basile, architetto capo della sezione edile, e da quella di G.Damiani Almeyda, fra i quattro ingegneri mandamentali; viene nominato A.Castiglia, ingegnere delle acque[32].

La sistemazione del Giardino Garibaldi a Piazza Marina, sul modello degli «squares» inglesi (1863), di piazza Bellini alle spalle del Municipio (1864), entrambe opere del Basile, e il Concorso internazionale del teatro Massimo, poi vinto dallo stesso nel 1868, sono i primi accenni di ripresa del «piano grandioso»; il piano-tipo dei mercati (1864), il progetto del teatro diurno primo premio (1866), il progetto per la sistemazione e la decorazione della Piazza Ruggiero Settimo (1864), tutte opere di G.Damiani Almeyda, lo confermano[33].

Dall'analisi dell'attività dell'Ufficio Tecnico, comparata alla gestione amministrativa di Mariano Stabile, si configurano due linee di intervento: la prima, a tutto campo, è orientata al superamento della fase cantieristica di manutenzione straordinaria per l'ammodernamento della città, con il rifacimento della struttura viaria principale e parte della secondaria, l'illuminazione a gas e l'inizio della rete sottostradale.

Il programma edilizio è più episodico nelle realizzazioni ed interdipendente dalle azioni demolitorie; in generale prevale l'incapacità o la difficoltà di operare secondo uno schema ordinatore in cui fare convergere le autonomie specialistiche.

Allo stesso tempo non va sottovalutata l'inesistenza degli strumenti di supporto per il passaggio dalle idee alle procedure della scala del progetto esecutivo; la prima pianta di Palermo che dà un quadro generale della città è quella del 1862 del prefetto Torelli che, malgrado qualche imprecisione nei toponimi, registra lo sviluppo della città ancora rappresentata per isolati (34); il quadro d'unione della prima mappa catastale (scala 1:30.000) di Palermo sarà redatto nel 1872 e i fogli (scala 1:2.000) saranno completi al 1877[35].

Malgrado non manchi, in quegli anni, un dibattito sui temi dell'architettura, dell'ingegneria e dell'urbanistica nei saggi di Salemi, Santocanale, Damiani Almeyda ed in quelli più numerosi del Basile, pubblicati nel «Giornale di Antichità e Belle Arti».

A queste iniziative non corrisponde un clima di adeguata stasi; con la promulgazione (1865) della legge di unificazione amministrativa, dai comuni alle province in merito alle opere pubbliche, alla sicurezza ed alla sanità, vengono definitivamente vanificati i vari progetti di riforma su base regionale.

Nella rivolta del «sette e mezzo» (15-22 settembre 1866), durante l'amministrazione di Antonio Starrabba, in cui la città, teatro di violente lotte, viene bombardata dal mare e semidistrutta dagli incendi e dai saccheggi, confluiscono malcontenti generalizzati che attraversano tutte le classi sociali[36].

La classe nobiliare detentrice delle cariche più rappresentative veniva soppiantata, nell'amministrazione, di cui si erano persi molti uffici, dai «piemontesi»; la borghesia stentava a sostituirsi come ceto dirigente.

Il proletariato, dipendente dal circuito produttivo alimentato dagli imprenditori latifondisti e dal clero, vedeva peggiorare le già precarie condizioni storiche; con il divieto di ricostituzione degli antichi consolati e delle maestranze già soppresse, che sopravvivevano in semiclandestinità, ha inizio la disgregazione del tessuto artigianale[37].

Da un'inchiesta precedente, effettuata dal governo borbonico (1855), si ricava il numero degli opifici della città (119), a carattere prevalentemente artigianale; la struttura economica popolare era ancora fortemente legata all'attività delle maestranze, come è evidenziato dalla presenza di quaranta strade artigiane e mercantili[38].

L'organizzazione del settore, una volta definito «delle arti e dei mestieri», gravitava attorno agli antichi mercati, con un sistema associativo di resi-

denza, luogo di produzione e sede istituzionale (oratori e chiese)[39].

I pesi e i contrappesi dell'unificazione, dalla migrazione dei capitali ricavati dall'alienazione dei beni ecclesiastici siciliani e delle opere pie laicali, al parziale indennizzo per i bombardamenti già subiti nel 1860, si fanno sempre più espliciti.

La ripresa ha inizio con l'amministrazione di Emanuele Notarbartolo, che caratterizza il suo mandato con un sano progressismo civico a favore soprattutto del riscatto sociale della classe indigente[40].

Vengono portate a termine opere interrotte e si delinea la politica dei trasporti col potenziamento delle infrastrutture. A questo ambito vanno riferiti i lavori nel porto con il prolungamento del Molo Nord (1865), la costruzione dello scalo di alaggio per la Società di Navigazione Florio, nel 1871, l'antimurale dell'antico porto della Cala, che raggiunse la lunghezza di 570 metri, e la sistemazione della strada sul mare fra questo ed il Piano dell'Ucciardone, dov'era ubicato il nuovo carcere[41].

Il porto fu inoltre collegato alla Stazione (inaugurta poi nel 1886), ubicata a sud in località tra il Serraglio Vecchio e la vanella del Secco, con una linea di circumvallazione ferroviaria lunga 7 km.

La definizione della nuova cinta daziaria e la riorganizzazione di alcuni uffici, contribuirono alla caduta del disavanzo pubblico. Con il contratto del 1874, per il servizio di vetture omnibus a cavallo, inaugurato con due linee quattro anni dopo (42), le esposizioni del 1875 e il XII Congresso Nazionale della Società Italiana per il Progresso delle Scienze, cambia l'immagine della città.

La causa scatenante che fa riproporre l'urgenza del risanamento è l'epidemia di colera che nel 1884 aveva colpito Napoli e si era propagata fino a Palermo provocando, fra il 1886 e il 1887, più di 4.000 morti[43].

Il carattere operativo dell'emergenza e la mancanza di un piano esecutivo di riforme, genera contrapposizioni fra i tecnici, le commissioni specifiche e il Consiglio Comunale; si dilunga il confronto sui principi fondamentali da seguire.

Dopo la mancata discussione del piano, presentato dall'Ufficio Tecnico nel 1866, che prevedeva anche i piani di ampliamento della città partendo dal primo strumento urbanistico studiato, appare evidente la mancata volontà di perseguire una politica urbana programmata. Il dibattito che ne consegue non è tutto interno alle istituzioni; la decisione, in merito all'ampliamento, di seguire il percorso dei piani parziali apre, di fatto, all'iniziativa privata.

Dall'ubicazione di queste lottizzazioni, approvate dal Consiglio Comunale e puntualmente realizzate nel tempo a partire dal 1867, emergono le direttrici a scala esecutiva delle nuove espansioni orientate a nord-ovest: Madonna dell'Orto, Bosco Grande alle Terre Rosse, Radaly, Montalbo, Sampolo, Orti Carella[44].

In tema di attrezzature e servizi si individuano due criteri di intervento: dotare la città di attrezzature proseguendo nel processo innescato di laicizzazione delle stesse, con la razionalizzazione del riuso delle proprietà conventuali demanializzate e completare il sistema con nuove costruzioni.

A questo ambito fanno riferimento: il Giardino di Acclimazione, nell'antica villa del Monastero Carmelitano di Valverde in corso Calatafimi (1861); l'Ospedale della Concezione nel Monastero omonimo a Porta Carini (1864); l'Archivio Comunale nel Monastero di S. Nicolò di Tolentino (ampliato nel 1881 su progetto di G. Damiani Almeyda); la Biblioteca Nazionale nell'edificio del Collegio Massimo dei Gesuiti; la Scuola di Applicazione per Ingegneri nei locali del Monastero della Martorana e l'Istituto femminile Margherita nell'ex Monastero del Salvatore (1867); la Biblioteca per la Società Siciliana per la Storia Patria nell'ex Convento di S. Domenico; la Scuola dello Scavuzzo nel Monastero dei Benedettini Neri e quella di via Gagini nel Conventino di S. Basilio; la Posta in piazza Bologni nella chiesa di S. Nicolò dei Padri Carmelitani (1873)[45]

In rapporto al grande riuso praticato, risulta sbilanciato l'investimento per le nuove strutture: l'Istituto delle Belle Arti al Papireto, l'Istituto Professionale femminile ai Sett'Angeli e la Scuola Modello a Montevergini (1879).

Una serie di sventramenti assai vistosi furono iniziati, nel 1875, nella zona di S. Giuliano, occupata quasi interamente dalla Chiesa e dal Monastero delle Vergini Teatine dell'Immacolata Concezione e dal Convento delle Stimmate, per consentire la realizzazione del Teatro Massimo[46].

La politica perseguita in questi anni, non riesce a formulare la legittimazione di uno strumento urbanistico orientato, dal generale al particolare, al coordinamento sinergico dei problemi urbani e dei temi progettuali di sviluppo. Il piano della forma urbana, in cui il linguaggio dell'architettura si rivela, e il piano dell'azione riformatrice che persegue la qualità ambientale, compiono percorsi diversi.

I parametri qualitativi del vivere urbano: aria, luce e acqua, desunti dalle prime forme di manualistica tecnica della cultura igienista, peculiari della città storica, riguardano il piano del risanamento quanto la nuova architettura della città comporti il piano di ampliamento.

La difficoltà di innescare i meccanismi attuativi dell'azione del piano regolatore generale è in parte riconducibile all'applicazione della legge del 1865, in cui il piano è funzionale all'esproprio, e

della legge del 1885 varata per il risanamento di Napoli ed estesa ai comuni in cui viene riconfermata la facoltà di redigere il piano generale.

Questo punto molto controverso dell'interpretazione legislativa in tema di tagli stradali, trova equivoca corrispondenza; nelle previsioni esecutive la prima dà facoltà di esproprio delle zone laterali ai nuovi allineamenti, la seconda prescrive la perimetrazione «dell'area di zone laterali alle nuove strade» da espropriare per pubblica utilità.

L'attuazione, secondo l'applicazione di quest'ultimo articolato, implicava quindi interventi contributivi differenziati fra le demolizioni per le nuove sedi stradali e gli espropri per gli allineamenti.

L'amministrazione, inoltre, per la maggiorazione delle aliquote d'indennizzo ai proprietari espropriati, non poteva rinunciare al prestito statale, consapevole di dovere integrare, gravando sul proprio bilancio, le parti difformi dalla norma[47].

Quanto ne fosse consapevole non si evince dalla stesura dei vari piani proposti, a meno della considerazione sull'investimento; l'ente espropriante infatti poteva ricavare un guadagno rimettendo sul mercato le aree riqualificate.

Su questa valutazione estensiva del risanamento, il piano si pone come questione economica e allo stesso tempo sanitaria, con l'obbiettivo di arrivare comunque ad una formulazione esecutiva.

È interessante analizzare, come documento programmatico sul «Bonificamento della città», la relazione stesa degli Assessori all'Igiene ed ai Lavori Pubblici, Paternostro e Scichilone, che avevano ottenuto l'incarico di «attendere al risanamento». Per la prima volta, tenendo conto delle relazioni delle varie commissioni, dei sopralluoghi effettuati e dei confronti con altre realtà urbane attraverso viaggi effettuati, viene definito un metodo che allarga il piano di azione.

La razionalizzazione della città non si basa esclusivamente sugli sventramenti e diradamenti (aria e luce) o sul potenziamento dei servizi a rete (acqua), ma vengono sviluppati i temi della prevenzione, della manutenzione e del controllo con chiari riferimenti all'assistenza pubblica, sia sociale che sanitaria delle classi disagiate e al mondo del lavoro. «Abbiate pure larghe vie ventilate, case igieniche, fognature regolari, se una parte non scarsa della popolazione sarà condannata per miseria alla decadenza avrete presto di nuovo centri d'infezione, perchè in seno alle famiglie dei miseri si sviluppano lordure e malattie»[48].

Viene tracciato un quadro molto puntuale sui bisogni della città diviso in «provvedimenti urgenti» e «provvedimenti definitivi»; nella relazione, il piano regolatore e i piani di ampliamento sono considerati definitivi ma non urgenti e c'è molta cautela nell'affrontare l'opportunità offerta dalla legge sul risanamento che norma la bonifica ma non l'abbellimento della città.

Rispetto alle proposte elaborate negli anni '60, il clima operativo è più organizzato e la vivacità culturale alimentata da manifestazioni e concorsi investe molti campi. Si forma una nuova leva di tecnici attraverso la Scuola di Applicazione per Ingegneri ed Architetti (1867) dove vengono distinti gli specifici ambiti professionali[49].

L'Ufficio Tecnico, diretto da F.E. De Simone, svolge un'attività di risanamento molto intensa: vengono presentati molti progetti dagli ingegneri comunali: Nuovo Macello al Molo (L. Castiglia); Lavatoi pubblici nelle periferie urbane Contrada Federico e Tiro a Segno (M. Capitò, 1885); Conceria in via Brasa (M.A. Fichera); Fontane pubbliche per i quattro Mandamenti interni (M. Capitò)[50].

Si nominano Commissioni Mandamentali per effettuare sopralluoghi e verifiche e Commissioni Tecniche per discutere proposte e piani; emerge una linea di tendenza che boccia l'interpretazione, ritenuta restrittiva, della legge di Napoli sul diradamento parziale e la demolizione dei fabbricati insalubri, con un coordinamento della rete viaria.

Fra i piani studiati, quello di A. Viola, anche se relativo al Mandamento Monte di Pietà, partiva da un'analisi dello stato di fatto e introduceva il concetto di miglioramento e di recupero del tessuto edilizio esistente, in netto contrasto, quindi, con l'accreditata soluzione dei rettifili risanatori.

Sotto questo aspetto il Piano Regolatore di Risanamento di Castiglia è immediato ed essenziale, frutto della cultura urbanistica amministrativa molto diffusa nella pratica dei tecnici comunali; la potenzialità esecutiva lo porta a denominare le nuove strade previste, e l'esperienza maturata come ingegnere idraulico, lo stimola a concretizzare i punti del suo programma urbano come aveva fatto con il piano delle fognature, poi approvato (27 novembre 1886)[51].

Intervenendo nel costruito, limita l'intervento ai mandamenti interni della città storica (Palazzo Reale, Castellamare, Monte di Pietà, Tribunali) e applica la teoria dello sventramento per la bonifica delle zone malsane prendendo le distanze dall'ortogonalità degli assi principali.

Il piano, già pronto nel 1884, registra gli interventi realizzati e tenta di cogliere le opportunità delle nuove centralità e degli spazi riqualificati; sono indicate le poche demolizioni eseguite «per provvedere ai diradamenti parziali urgenti».

Il sistema delle quattro nuove strade da sovrapporre parte dalla scomposizione geometrica dell'antico quartiere dell'Albergheria con un lungo taglio parallelo al corso Vittorio Emanuele: dalla cortina

delle mura occidentali adiacenti al Palazzo Reale, fino alla Marina, intersecando a metà la via Maqueda.
La prima arteria, denominata via Messina, costituiva il collegamento diretto fra i Mandamenti Palazzo Reale e Tribunali, e rispondeva all'esigenza di incanalare l'aria dal mare verso la campagna, ma soprattutto «serviva veramente a sventrare quanto di più putrido esiste nei rioni della Kalsa, del Giardinaccio e dell'Albergheria».
Da quest'ultima zona, dove veniva a crearsi all'incrocio «un grande ambiente aereo», partiva, parallelamente alla via Maqueda, la seconda strada denominata Siracusa-Girgenti; un collegamento da meridione a settentrione che, superato il Corso, si allargava ampliando il piano della Cattedrale fino alla Piazza del Capo, sede di uno dei mercati storici da bonificare.
Sul nodo l'intelaiatura si deforma; i collegamenti diretti prevalgono e il taglio che mette in comunicazione, partendo dall'ampio squarcio della piazza del Noviziato, il nuovo mercato in piazza degli Aragonesi con la piazza Marina, incidendo il rione dell'Olivella, diventa obliquo.
Sul tratto terminale della via denominata Trapani, che taglia il Mandamento Castellamare, era previsto un innesto: la via Caltanissetta, in direzione della nuova espansione del Mandamento Molo.
La quarta strada segue questo criterio mettendo in comunicazione la Stazione a sud con il porto a nord-est, tagliando attraverso il nodo della piazza Fieravecchia (poi Rivoluzione), il quartiere dei Lattarini prima e il quartiere della Loggia e il rione S.Pietro poi.
Dalla Piazza Marina, considerata «un punto di affari», s'innestava la via Corleone che, parallelamente alla via Maqueda, arrivava alla via Lincoln attraversando il rione dello Spasimo, tangente al lato corto della Piazza Magione, notevolmente ampliata dalle precedenti demolizioni.
L'elaborazione del Castiglia non offre sufficienti garanzie anche se viene riconosciuta l'applicazione di alcuni principi sul miglioramento delle condizioni sanitarie della città attraverso l'apertura di «grandi linee stradali in rettifilo», ottenute con gli sventramenti.
Viene contestata la direzione che doveva comunque mantenere il tracciato ortogonale degli assi principali Toledo e Maqueda, considerati la memoria storica da tramandare, perseguita nelle nuove espansioni.
La mancata soluzione dei dislivelli nel quartiere dell'Albergheria, fra le nuove strade e in generale il piano del traffico delle «vetture da ruota», viene giudicato di «cattivissimo effetto» per gli edifici da costruire, contenendo «gli svantaggi del passaggio diagonale».
Il giudizio sul patrimonio monumentale da abbattere, sia civile che religioso, è determinato dall'imperativo categorico della bonifica, anche se si avverte una certa attenzione per demolizioni non giustificate, soprattutto in presenza di soluzioni che sconvolgono l'ordine «di linee normali».
La dislocazione delle nuove attrezzature: scuole, ospedale, mercato centrale e macello suscitano molte perplessità.
È appunto in queste previsioni che il piano esce dallo schema tecnologico per affrontare i temi dello sviluppo sociale: istruzione, assistenza sanitaria e sviluppo economico.
Le motivazioni sono deboli quanto strumentale è la decisione di rimandare le soluzioni ad altri studi.
Due dati in antitesi vanno segnalati come sintomo conflittuale della nascente città borghese: viene favorevolmente accolto il progetto di una galleria o strada coperta, dal corso Vittorio Emanuele alla piazza Caracciolo, e rifiutati i progetti per la costruzione di case operaie[52].
Quanto di questa elaborazione, che Giarrusso conosceva, sia confluita nelle varie stesure redatte in seguito, sta nell'affermazione dello stesso progettista che giudica il suo lavoro di completamento di alcune proposte già formulate. Gli elaborati vengono presentati con la stessa tecnica di rappresentazione: scala 1:5.000, ridotta rispetto ai fogli catastali di base redatti al 1877 in scala 1:2.000, legenda laterale e coloriture differenziate per le demolizioni e la nuova edilizia[53].
La considerazione più immediata è che il piano Castiglia sia un'attuazione economica del «progetto grandioso» e che Giarrusso ne segua i principi e le idee che, di fatto, avevano costituito il fondamento delle realizzazioni enucleate, per superare i limiti urbani e rilanciare l'architettura celebrativa della città.
Felice Giarrusso era un ingegnere comunale di I classe che aveva maturato un certo impegno nel settore idraulico, quanto nello studio dei materiali, pubblicando alcune memorie. Egli compie, per conto dell'Amministrazione, alcuni viaggi a Roma, con l'Ingegnere Capo De Simone, ma soprattutto a Napoli venendo a contatto con una realtà molto simile a quella di Palermo[54].
Fin dalla prima stesura del suo Piano Regolatore e di Risanamento, approvato dalla maggioranza della Commissione (1885), recepisce e rilancia l'idea della quadripartizione per mandamenti, con la formazione della moderna rete viaria da sovrapporre al tessuto della città storica, costruendo un'integrazione per punti con la formazione delle piazze. Elemento forte della scelta è il suo ragionamento di fondo sulla peculiarità storica del sistema, frutto di una cultura urbana riproposta in epoche successive secondo parametri di «perfezione topografica».
Su questo principio si è normata la continuità inse-

diativa; il metodo dei tagli viari è l'unico praticabile per incidere il tessuto degradato e malsano, e garantire i collegamenti diretti dello schema direzionale[55].
L'approfondimento operato nei quartieri in cui si sviluppa il principio fondamentale della bonifica garantisce di raggiungere l'ottimizzazione ambientale.
Nell'intelaiatura formale in cui interagiscono le linee di intervento, confluiscono il giudizio estetico sul patrimonio architettonico da salvaguardare, in quanto «i monumenti d'arte formano il pregio della città» e il subordine sulle demolizioni fra «vicoli e casette di poca importanza» e «le case che fronteggino vie principali o secondarie nelle quali l'espropria sarebbe stata di maggiore dispendio».
I confini che definiscono la globalità della proposta si ampliano e si regolarizzano; la forma urbana appare più compatta e si distinguono le nuove centralità della grande scala; c'è il tentativo di dare una struttura alla città[56].
Malgrado la presentazione del progetto in tre parti: «opere di risanamento urgenti», «opere di risanamento secondarie» e «opere di completamento del piano regolatore per l'edilizia e la viabilità», non si riscontrano, nell'elaborato grafico, distinzioni esecutive che invalidino l'organicità della proposta.
La gerarchia dei tagli è determinata dalla dimensione della sede stradale: 20 metri per le principali; 15 metri per le secondarie e da 12 a 10 metri per quelle di «terzo ordine»; sono divise, inoltre, fra strade «necessarie», strade che «concorrono» alla bonifica e «sbocchi» per i tratti limitati come «arterie di ventilazione».
Il piano delle strade è individuato dalla sovrapposizione di due griglie: la prima, a scala maggiore è generata dall'ortogonalità degli assi Toledo e Maqueda e, con una sequenza modulare, costituisce l'intelaiatura degli interventi.
Dal mare alla campagna, sei grandi arterie di penetrazione, parallele al corso come antico asse di simmetria, e quattro perpendicolari, formano la rete di saldatura fra la città storica, gli ampliamenti ed il nuovo circuito di scorrimento, compresa la via Maqueda. All'interno dei grandi quadranti determinati si sviluppa, per settori, la seconda griglia che genera, con gli innesti stradali residenziali, il sistema delle piazze.
Nella relazione, sono indicate le strade ottenute con gli sventramenti mediante una numerazione romana progressiva, dai mandamenti interni a quelli esterni, per un numero di 127 nuove arterie.
Le strade principali (20 metri), che attraversano la città antica, secondo le ortogonalità citate, vengono stimate come opere urgenti della prima fase di attuazione; la sequenza numerica viene interrotta e, per estrapolazione, vengono classificate le opere secondarie e di completamento nelle fasi successive. La lettura analitica del piano, circoscritta ai mandamenti, dà una visione riduttiva dell'elaborazione tesa all'unificazione delle due città che viene quindi riproposta per quadranti secondo la «perfezione topografica» intenzionale.
Nel quarto sud-occidentale della città dominato dal Palazzo Reale si registrano gli sventramenti più coraggiosi e «risolutivi».
Il quartiere dell'Albergheria viene ridisegnato secondo una serie di arterie parallele alla via Toledo e all'omonima antica strada su cui si era sviluppato nel periodo arabo e normanno; dall'esterno all'interno, superando la confluenza ortogonale della via Maqueda, la prima (I) che viene prolungata sino alla Marina, coincide con la traccia determinata dal «piano grandioso», che anche Castiglia aveva ripreso con la via Messina[57].
L'opera demolitoria che non risparmia parti di complessi conventuali (quali quello della Gangia e la chiesa dei Benedettini), di palazzi (Sambuca, Fitalia, Comitini) e del Teatro S. Cecilia, viene ritenuta essenziale per la bonifica e per la corrente d'aria immessa dal mare alla campagna; un concetto che sarà ripetuto per i rettifili orientati est-ovest.
Fra i tracciati intermedi è interessante il prolungamento fino alla via Lincoln e il collegamento fra le piazze dei quartieri limitrofi: piazza S.Francesco Saverio e Piazza della Magione. Il sistema delle piazze è generato dal taglio (XLII), parallelo alla via Maqueda, che si sviluppa nella parte centrale del quadrante, da sud a nord, superando la via Toledo, tangente al piano della Cattedrale, attraverso la zona occidentale del Mandamento Monte di Pietà (via Beati Paoli e via Porta Carini) fino al piano S. Oliva nelle nuove espansioni. Anche questa previsione coincide con la traccia della 3^ strada del «piano grandioso», ripresa dal Castiglia con la via Siracusa.
All'incrocio, viene operato lo sventramento più macroscopico con la soppressione di interi brani del tessuto medievale fra la via Albergaria e la via Porta di Castro, dove aveva il suo letto l'antico torrente Kemonia. La parte del quadrante, più vicina ai Quattro Canti di Città e al centro civico, dove è ancora leggibile l'andamento planimetrico del torrente prima citato, non è oggetto di sventramenti, probabilmente per la presenza di quell'edilizia residenziale che avrebbe fatto lievitare i costi dell'esproprio[58].
La sutura fra il risanamento e l'ampliamento viene operata sull'allineamento delle antiche cortine murarie fra la porta Mazzara e la porta S.Agata, sui bastioni di Montalto e del Giglio che vengono abbattuti e lottizzati nello stesso modo in cui viene spianata e lottizzata la vasta zona su cui prospettano le chiese di S.Giovanni degli Eremiti, di S.Giorgio in Kemonia e il Convento dei Benedettini.

Nel quadrante che costituisce la zona di completamento, viene ripetuto lo schema modulare della scacchiera d'impostazione accademica; la piazza, ricavata al centro della lottizzazione, è generata dalla regolarità geometrica perseguita con tanta determinazione. Gli isolati quadrati e rettangolari sono dimensionati sul prolungamento della via Lincoln che, nelle opere di completamento della terza fase, ha uno sviluppo rettilineo dal mare alla campagna come limite all'ampliamento del mandamento Palazzo Reale.

Nella vasta area da urbanizzare, la presenza di modeste abitazioni sull'allineamento di vie preesistenti, come la via dei Vespri, collegamento fra la città e il nuovo cimitero di S. Spirito, viene risolta con la previsione di cortine edilizie per completare «l'euritmia della disposizione delle strade».

La connessione con il quadrante sud-est sottostante, del Mandamento Tribunali, non è solo collegata allo sviluppo della prima delle quattro grandi strade previste, ma soprattutto per la presenza di una serie di strutture che determineranno la destinazione di questa parte di città, si introduce un cauto concetto di zonizzazione.

L'ubicazione della Stazione e il collegamento fra questa e la zona del porto, attraversando il Mandamento Castellamare a nord, condiziona la prima anomalia della perfezione topografica. Una soluzione che viene definita «necessaria» con argomentazioni di salvaguardia del patrimonio architettonico, che in altre situazioni non era stato risparmiato, e di incentivazione dell'economia.

La presenza della Stazione è un nodo forte del tessuto urbano che implica una serie di riconfigurazioni anche in rapporto all'ingresso della città; un tema che viene affrontato con la formazione della piazza antistante e sarà ripreso in chiave monumentale nei decenni successivi (G. Capitò, 1922).

La difficoltà di questa scelta, malgrado le giustificate bonifiche dei rioni dei Gallinai e dello Stazzone, a ridosso della cortina muraria meridionale, e proseguendo con l'incisione dei Lattarini, della zona della piazza Caracciolo, della via Bandiera, della piazza S. Domenico e del rione Monteleone superato il corso, mette ancora una volta a fuoco la problematica di superare i due livelli del piano fra tecnica e arte.

Le demolizioni investono i baluardi delle mura dell'Itria a nord e dello Stazzone a sud e parte dei palazzi Ajroldi e Fitalia; un bilancio ritenuto necessario in rapporto alle «casette» ed ai «fabbricati di non molta importanza».

Il livello funzionale prevale, ma sono allo stesso modo determinanti la saldatura e la continuità con le nuove espansioni a nord del Mandamento Tribunali.

Con lo stesso criterio, tangenziale al fulcro della Piazza Marina, si sviluppa la terza nuova arteria, parallela alla via Maqueda, che dal lato meridionale, con la lottizzazione nella contrada Vigna Gallo, è in asse con l'Orto Botanico e la Villa Giulia sulla via Lincoln, determinando la riconfigurazione delle cortine meridionali (piazza Magione).

Superato il corso, con la rettifica dell'antico porto della Cala, si apre la confluenza sul lato settentrionale della città in direzione del Mandamento Molo. Anche la seconda arteria (LXV) parallela al corso, dal mare alla campagna, subisce una deformazione che comporta, mantenendo la direzione, due soluzioni: la prima con uno sviluppo più rettilineo poi abbandonato, prevedeva, partendo dal Mandamento Monte di Pietà, all'altezza della zona del Papireto, la bonifica del Capo con massicci sventramenti e la formazione di piazze e slarghi; la seconda, leggermente spostata in senso obliquo sulla depressione della via Celso, che segue il tracciato del nucleo originario, sempre intervenendo sullo stesso quartiere confluiva, superata la via Maqueda, nel grande sventramento della Conceria e del rione S. Pietro fino all'antico Castellammare. I tagli più lunghi sono più demolitori; fra i vicoli ed i cortili, e parti meno nobili di palazzi, viene attraversato il «chiostro monumentale» del Convento di S. Domenico.

L'integrazione, in questi due quadranti, fra la città storica e le nuove espansioni è meno compatta; è evidente la sutura fra le due città, nel segno dell'antico perimetro murario determinato dagli stradoni settentrionali dall'andamento irregolare (via Cavour e via Volturno).

L'assimilazione della realtà configurata nella zona, determina la difficoltà di bilanciare il rapporto risanamento-ampliamento.

L'azione della bonifica sul costruito del nucleo storico, riusciva a fare coesistere i principi di sventramento, isolamento e frazionamento, per introdurre quelle «larghe vene di comunicazione» che Basile auspicava per «ringiovanire la città».

Un'azione enfatica che attenua l'imposizione terapeutica nell'immagine proiettiva della città borghese, in cui i due teatri costituiscono le estremità del segmento di saldatura.

Il nodo forte per l'abbellimento non può essere assimilato nella prassi dell'urbanistica sanitaria perseguita, ma costituisce il passaggio figurativo da una dimensione finita ad un'altra da definire.

Giarrusso sceglie questa linea e riconnette, nel quadrante nordorientale, il Mandamento Molo, dove opera la bonifica con parziali demolizioni, perimetrando le lottizzazioni private secondo l'asse principale di simmetria nord-sud (via Oreto - via Maqueda - Strada di Ruggiero Settimo - via della Libertà). Interviene nella zona degli Orti Carella con una griglia di completamento ottenuta dai prolungamenti paralleli all'asse e dalle arterie ortogonali.

La via Emerico Amari, fino alla piazza Politeama, e la via Stabile, prolungata fino alla lottizzazione della Contrada Madonna dell'Orto, definiscono la continuità della «perfezione topografica» praticata nella città storica[59].

Meno puntuale, nella prima stesura, è la definizione di ampliamento del quadrante nord-occidentale, sia per la preesistenza di alcune arterie territoriali di confluenza, come la via Malaspina, sia per l'ubicazione della Stazione urbana dei Lolli prevista per la diramazione del tratto ferroviario Palermo-Trapani.

Le nuove aree fabbricabili della città storica si inseriscono nel programma di spostamento della popolazione, da effettuarsi con gradualità «per non produrre agglomerazioni eccessive in altri punti della città», sfruttando le opportunità dei diradamenti effettuati con le demolizioni e la previsione, nella ricostruzione, di zone omogenee di ridisegno urbano nella parte alta del quartiere dell'Albergheria e nella zona di Porta Sant'Agata (quadrante sud-ovest); nei quartieri dello Stazzone, dei Gallinai e della Magione, fino alla piazza Marina (quadrante sud-est); nel quartiere della Conceria (quadrante nord-est)[60].

A queste superfici vanno aggiunte le fascie laterali ai nuovi allineamenti stradali, per una profondità variabile da 10 a 15 metri in rapporto alle diverse situazioni aggregative, da definire con piani particolareggiati.

La priorità insediativa, nel programma iniziale, doveva investire «le aree libere e compiute, prima di intraprendere le demolizioni»; le ricostruzioni dovevano essere subordinate all'utilizzo dei materiali delle demolizioni.

«I nuovi rioni fabbricati con regolarità», studiati nei piani di ampliamento complementari alla bonifica, rispondono all'esigenza di ricostruire il patrimonio edilizio. Giarrusso individua nella demanializzazione a basso costo di queste aree, prevalentemente costituite da «giardini e terreni ortalizi», lo strumento operativo per la costruzione di case economiche da parte di società di costruzioni che, acquistando i terreni rivalutati, avrebbero avuto a garanzia le opere di urbanizzazione eseguite dall'Amministrazione[61].

La tipologia abitativa è orientata alla realizzazione di unità immobiliari comprendenti più alloggi distribuiti sui vari piani (casa d'affitto), o isolati con cortile interno (almeno metà dell'altezza dell'edificio), o in linea; è adottato il sistema di usare l'isolato a facciate uniformi, con altezze proporzionate all'ampiezza della strada (il doppio con un limite di m.22), secondo il criterio attuativo della continuità ambientale[62].

«Le case a buon mercato» non vengono limitate al ceto operaio, ma vengono «necessariamente» estese alla borghesia impiegatizia e, comunque, a quella classe sociale che, sotto forma di salario o di stipendio, percepiva un reddito che ne potesse consentire la possibilità di riscatto[63].

Nelle aree a nord, dove si stava sviluppando la città del ceto benestante, viene suggerita l'edificazione di «fabbricati di maggiore importanza», con la tipologia di villetta o palazzina.

La seconda stesura, approvata dal Consiglio Comunale (1° settembre 1886), è una proposta di Piano Regolatore dove le opere di risanamento, distinte e circoscritte, vengono inquadrate nella politica urbana del necessario completamento.

La città si triplica e si sbilancia dal lato settentrionale; le nuove espansioni, provocate dalla spinta demografica (219.398 abitanti al 1871), condizionano lo sviluppo urbano gestito dalle iniziative private dell'aristocrazia cittadina, detentrice della proprietà fondiaria[64].

Giarrusso tenta di convogliare la crescita applicando un criterio correttivo alla situazione precostituita.

Partendo dalla sutura delle due città, nel nodo forte della piazza Massimo sul prolungamento della via Volturno dal lato occidentale, traccia una serie di arterie parallele con lo stesso orientamento e arriva al confine settentrionale del piano con una lunghissima arteria che attraversa la via Libertà, tangente al Giardino Inglese fino al mandamento Molo (attuali via Notarbartolo, via Duca della Verdura, via dei Cantieri).

Con la perpendicolare, delimita il confine occidentale segnato dalla preesistenza territoriale della via Serradifalco; la grande piazza di confluenza con il fondale all'incrocio e le piazze d'innesto ottenute per sottrazione degli isolati, mediano l'assimilazione dell'uniformità reticolare.

Malgrado la mancata approvazione degli organi superiori statali, in cui prevale l'urbanistica delle istituzioni che riporta alla logica degli interventi per parti di città, negando l'efficacia del piano considerato e studiato nel suo insieme generale, è nella ricaduta che ne consegue, che va analizzata la proposta in rapporto a tutti gli altri elementi compositivi urbani.

Il quadro valutativo stimola, infatti, importanti considerazioni sulle teorie sperimentate nella concezione della modernità.

Viene recuperata l'immagine verde della città con il potenziamento dell'esistente patrimonio dei giardini pubblici e la formazione di nuovi, dislocati negli ampliamenti.

Nella tipologia adottata prevale l'impianto geometrico con il piano circolare centrale, secondo il modello della settecentesca Villa Giulia, o il sistema misto, con una componente di ispirazione romantica come il Giardino Inglese[65].

L'idea unificante sta nella proposta di creare spazi aperti di verde attrezzato, per consentire la massima fruizione (pedonale e veicolare) ed una grande godibilità.
«I giardini per il popolo» sono proposti per riqualificare la zona del Castellammare ed il letto colmato del Papireto, completando la bonifica con una fascia di verde sul perimetro del livello superiore del quartiere spagnolo, «dove anco quello che vive nei casolai vi ritrovi l'aria pura e l'ossigeno che riattiva l'organismo depresso dall'ambiente morbigeno»[66].
L'uso del verde come elemento vitale ed ordinatore per riconfigurare spazi: i bastioni superstiti e gli allineamenti, ma soprattutto la riproposizione degli «squares» nei nuovi quartieri, seguendo il modello già introdotto dal Basile, denotano un'attenzione particolare per l'ambiente[67].
Con la stessa sensibilità, Giarrusso propone la sistemazione del Foro Italico, dove rilancia la passeggiata a mare in una sintesi di progettazione architettonica e di progettazione urbanistica.
Si tratta di una proposta di ampliamento e di rettifica dell'affaccio a mare, partendo dall'allineamento della Villa Giulia fino all'antemurale della Cala, colmando e regolarizzando la linea di costa per la costruzione della nuova banchina (m.10) e della nuova carreggiata (m.40) di smistamento veicolare. L'area ottenuta viene ridisegnata in rapporto al collegamento con la retrostante piazza Kalsa, ma soprattutto all'innesto della prima delle grandi arterie che collegano, attraversando tutta la città storica, il mare alla campagna.
Su questo nodo figurativo viene progettata la nuova centralità della Marina, con il disegno di un grande piano circolare speculare all'attraversamento, e la sistemazione a verde attrezzato «con piccoli edifizi» (edicole, acquari, clubs).
Nella zona compresa fra la cortina muraria e il nuovo allineamento viene proposta la costruzione di un corpo basso da adibire a «nobili negozi, caffè, birrerie, bigliardi», con l'obbligo dell'inserimento dei portici mantenendo la copertura ad una quota tale da consentire l'ampliamento della passeggiata sopra le mura così che «in tempi di pubbliche feste il pubblico potrebbe vedere a guisa di anfiteatro i fuochi artificiali».
La descrizione dell'effetto scenografico della rotonda (120 metri di diametro) «circuita in pieno mare da barche illuminate», la sistemazione dei nuovi Teatrini per i concerti all'aperto, danno l'idea della capacità di interpretare i nuovi bisogni, mantenendo la consolidata tradizione della spettacolarità delle feste, sia religiose che civili[68].
Il tema dell'affaccio a mare viene sviluppato continuando dal lato settentrionale, in cui si interviene rettificando l'antico porto della Cala ed individuando una zona commerciale incentrata nella piazza del Castellammare, con il recupero della fortezza per scopi civili.
Su questo tratto, dove è previsto l'inserimento di un viale alberato, si innesta l'ultima delle grandi arterie orientata dal mare alla campagna; la demolizione dei baluardi consente, quindi, l'immissione diretta di correnti d'aria nella città.
La presenza dell'anello verde, che circoscrive l'ampliamento nord-occidentale, è costituito dai parchi privati delle ville; un patrimonio che solo in parte viene aggredito dalla speculazione edilizia privata[69].
Un aspetto del piano non sufficientemente verificato nei riflessi attuativi, valutati in rapporto ad una situazione di presunta coesistenza ed equilibrio con lo sviluppo di temi unificanti.
Fra questi, quello della piazza, corrisponde alla sintesi di ricerca che privilegia il progetto che, per i luoghi di nuova formazione, possiamo trattare, in parte, come astrazione tipologica, proseguendo la trattazione individuale delle realizzazioni precostituite ed integrate nel piano[70].
Giarrusso applica il principio di «ampliamento e di elargamento necessari» per gli spazi pubblici, storicamente definiti con una serie di implicazioni, dal funzionale al rappresentativo.
Appartengono al primo gruppo i grandi «serbatoi aerei» previsti nel «cuore» dei Mandamenti con superfici fruibili (da 10.000 a 30.000 mq.).
Spazi a simmetria multipla con piazze rettangolari o quadrate, ad angoli chiusi, sono previsti agli incroci di assi principali (I - XLII, quartiere dell'Albergheria) o alle estremità (LXV - piazza del Castellammare e piazza Papireto).
Per sottrazioni di brani di tessuto regolare, viene creata la centralità nella parte della lottizzazione seicentesca del quartiere Capo. Con innesti ottenuti con gli «elargamenti» si riconfigurano piazze aperte da un lato sui nuovi assi, con un sistema di collegamento: piazza Porta Garibaldi - piazza Rivoluzione; con il doppio innesto si amplia la piazza S. Onofrio. Derivate dallo stesso criterio si riconnettono le nuove centralità: il mercato in ferro costruito in piazza Aragonesi viene collegato alle arterie tracciate attraverso la formazione di piazze ottenute con parziali diradamenti.
Un principio analogo viene applicato per isolare l'Ospedale Civico di S. Francesco Saverio, con la creazione della doppia piazza, e quello della Concezione[71].
L'ampliamento delle piazze storiche, piazza Kalsa e Magione, assume la valenza di ridefinizione e riqualificazione, soprattutto per la seconda divenuta uno spazio anonimo per i segni delle sommosse, come la piazza Noviziato.
Fra le opere di sistemazione, quelle per la formazione della piazza Massimo, con il teatro in corso

d'opera, confermano la grande corrispondenza con Basile che aveva tracciato le idee guida del piano del '60. Sulla sua ubicazione e sulla scelta del sito, Basile aveva espresso le opinioni condivise per la perimetrazione dello spazio «per essere norma ai concorrenti», sin dalla pubblicizzazione del concorso.
Le difficoltà subentrate, nella fase degli espropri per gli onerosi costi, del fondo delle Stimmate, dove sorgevano l'omonimo monastero e la chiesa di S. Giuliano, avevano suscitato tali polemiche da indurlo a fornire un'alternativa di ubicazione nel fondo Carella; un'area libera dalle nuove espansioni prospiciente la larga via Ingham[72].
Accantonata questa lontana ipotesi, che poneva il teatro come «ottimo mezzo per sviluppare un centro di vita», Giarrusso nel piano ripropone l'edificio monumentale come elemento isolato centralizzante. Recupera il valore spaziale in funzione delle grandi dimensioni: «da rendere necessario l'ampliamento della piazza che lo circonda», interpretando l'intenzione di Basile che aveva parlato di «nuove vie e piazze che vi si aprirebbero all'intorno»; il teatro diventa un elemento aggregante e un oggetto simbolo della centralità spaziale, come le fontane, gli obelischi ed i monumenti venivano proposti dall'età medievale all'età barocca. La visione dagli accessi è individuata dalla confluenza viaria che esalta l'armonia delle masse intensamente chiaroscurate e la riconoscibilità funzionale; è un modello di piazza aperta con scorrimento principale su due lati e fruizione circolare.
Le cortine perimetrali sugli allineamenti regolarizzati avrebbero determinato quella continuità edilizia sottolineata dall'inserimento dei portici secondo una prefigurazione ambientale[73].
L'Addizione Regalmicea dei Quattro Canti di Campagna diventa un elemento di raccordo e di equilibrio fra le due piazze equidistanti; la piazza Politeama è un modello composito di piazza-giardino progettata nel piano S. Oliva.
Quest'ultimo, generato dalla confluenza sulla Porta Maqueda delle strade territoriali «che si formano», assume dimensione urbana con la proiezione extramuraria e con il taglio obliquo di collegamento al porto (corso Scinà).
La sistemazione del piano ed il progetto della piazza, entrambi di Damiani Almeyda, sono costruiti in funzione degli elementi dominanti, in composizione modulare. La dimensione emula il piano del Palazzo Reale e sfrutta l'attraversamento del prolungamento della via Maqueda, che da questo punto si sviluppa come via Libertà a tre corsie alberate, per la creazione della doppia piazza. La prima, perimetrata dalle arterie che arrivano al mare, ha come fondale monumentale il teatro Politeama; sulla linea capitale identificata dal prolungamento dell'asse principale dell'edificio, è ubicato il monumento isolato.
Per ribaltamento, secondo l'asse di simmetria della strada, è ubicato l'altro monumento e il teatrino al centro del previsto palmeto.
Nel progetto iniziale erano accentuate le convergenze dei tagli obliqui sul grande arco trionfale del teatro con la forma trapezoidale della seconda piazza. Invertendo i caratteri dello schema, con l'ubicazione dell'edificio monumentale sul lato corto, i valori della visione risultano molto dilatati, anche se non compromettono l'immediatezza con cui si pone nell'ambiente per l'originale fantasia decorativa[74].
Dall'area di risulta del piano S. Oliva in direzione occidentale si forma una sequenza di piazze triangolari di confluenza (S. Oliva, S. Francesco di Paola, Marmi) in un sistema di incastri fra gli antichi ed i nuovi isolati.
È il nuovo baricentro della città che si vuole bilanciare con la proposta di spostare il Palazzo di città; un elemento forte da ubicare nell'incompiuto e grandioso palazzo Villarosa, nel cantone sud-occidentale dei Quattro Canti di Campagna. Allineato su tre strade di cui due costituivano gli incroci rappresentativi, il Municipio doveva essere impostato su un grande atrio-piazza in collegamento con l'altra piazza ricavata nel giardino contiguo e con gli edifici pubblici costruiti a completamento dell'isolato[75].
La creazione di un grande centro direzionale che riprenda in chiave moderna il rapporto preesistente municipio-centro civico (Palazzo Senatorio-Quattro Canti di Città), è l'unica idea che Giarrusso sviluppa nel tema delle attrezzature civiche[76].
Il disegno urbano prevale quando assume la confluenza, in questa zona, delle arterie territoriali preesistenti come nodo di rotazione del piano ed imposta dalla griglia nord-occidentale, sfruttando la possibilità di dare un limite alla città infinita.
Conclude l'impostazione modulare della direttrice principale di sviluppo, con la previsione della grande piazza circolare (120 metri di diametro) a doppia simmetria che gli consente di raccordare la via Libertà con l'innesto del Parco della Favorita e con il prolungamento verso la Piana dei Colli; il fondale ad emiciclo, con il Monumento Commemorativo del 27 maggio 1860 su progetto di Ernesto Basile, sarà costruito nei decenni successivi (1906-10)[77].
La via Libertà, per la sua connotazione di strada e giardino, rappresenta la proiezione europea della città, soprattutto in quel tratto compiuto dove si allarga e si triplica fra piazza e piazza; quest'ultima ottenuta con il sistema del ribaltamento (piazze Mordini e Crispi) e l'ubicazione dei monumenti.
Giarrusso, facendo sue le teorie del Basile sulle

nuove strade, introduce un elemento nuovo alla cultura urbana della città: la strada porticata. La «monumentalità» dei portici risponde alle esigenze funzionali della nuova pedonalità orientata nella società dei consumi (negozi, caffè) ed alla continuità architettonica degli edifici sugli allineamenti.
In linea su questi principi, viene riproposta la strada coperta per suturare la trama urbana lacerata dai grandi sventramenti proposti nel rione della Conceria e del vecchio mercato di piazza Caracciolo. L'intervento interessava una vasta area centrale fra il Corso e la via Maqueda sull'innesto della nuova arteria (XXII-futura via Roma); il progetto avrebbe messo in comunicazione il Corso e la piazza S. Domenico, dominata dall'omonimo convento, con un impianto di galleria a croce «fiancheggiata da botteghe e da nuovi fabbricati di primaria importanza»[78].
Il lato lungo era studiato in funzione dell'esistente colonna monumentale della piazza come fondale ed il lato corto come invito al grande nuovo mercato. Per questo impianto, sfrutta un suo precedente progetto (1876) studiato su una griglia ortogonale di quattro strade porticate con botteghe, e l'inserimento, nella parte centrale, della grande tettoia in ferro e vetro sostenuta da un ampio porticato perimetrale, per un totale di 100 nuovi punti vendita. La soluzione viene giudicata come un ammodernamento dell'adiacente soppresso (la Bocceria Nuova di piazza Caracciolo), che non muta la destinazione d'uso «perché migliora un emporio di commestibili già formato nel cuore della città»[79].
Il livello attuativo del piano che si traduce in norme e prescrizioni, molte delle quali anticipate negli allegati, veniva affidato ad un regolamento edilizio solo in parte approvato.
Per completare il percorso analitico di rivisitazione dello strumento urbanistico, è necessaria una lettura comparata che chiarisca la maturità dell'azione demolitrice.
La riconosciuta validità giuridica del piano approvato sancisce, per la prima volta, la conformità per ogni intervento pubblico e privato; il regolamento edilizio aderisce, con riferimento alla legge del 1865 e in quanto espressione del potere comunale, ai bisogni ed alle tendenze.
In particolare, vanno segnalati gli articolati che hanno il carattere di prescrizioni esecutive in merito al riallineamento degli edifici, al rifacimento delle facciate (coloriture e materiali), al consolidamento statico per le sopraelevazioni. Viene introdotto il concetto di ambiente urbano, dando facoltà alla Giunta Municipale di «dettare le opportune norme per l'uniformità delle fabbriche e le altre condizioni che convengono al decoro del luogo. Ciò quand'anche ciascun isolato appartenga a proprietari diversi. Trattandosi di fabbricati prospicienti nelle nuove piazze, la Giunta ha facoltà di stabilire il tipo uniforme»; si prescrive l'apertura visiva del verde privato con l'introduzione delle cancellate «di proporzionata altezza e con disegno debitamente approvato». Vengono stabiliti, inoltre, gli oneri di urbanizzazione e si regolamentano le norme per i piani particolareggiati ad iniziativa privata, come strumenti prioritari delle convenzioni[80].
Su quest'ultimo punto si erano innescate, probabilmente, le perplessità concretizzate nella mancata approvazione degli organi superiori, sommate all'esplicitata carenza del piano finanziario. Il costo presuntivo era stato ridotto da £ 47.000.000 a £ 25.600.000 ed ancora a £ 19.600.000 (esclusivamente per la bonifica dei quartieri urbani), in seguito alla decisione consiliare della richiesta di un mutuo di £ 35.000.000 (ottenuto nel 1887)[81].
La stesura presentata in quell'anno come «Piano Particolareggiato di Risanamento» ha definitivamente il carattere di proposta strumentale; con la procedura dei Regi Decreti, erano stati approvati i prelevamenti per le demolizioni urgenti ed i piani privati.
Un sistema che oggi si definirebbe di salvaguardia, tenendo conto che in entrambi i casi si trattava di stralci del Piano Regolatore Generale mai approvato.
Viene definitivamente abbandonato il criterio dello sventramento praticato attraverso i «rettifili risanatori» ad esclusione dell'intervento nel quartiere dell'Albergheria, dove l'incisione (attuale via Mongitore) è più visibile, ma viene fermata alle confluenze delle strade parallele esistenti (vie Albergheria e Porta di Castro) sulla via Ballarò.
Con lo stesso metodo viene tracciata la futura via Roma, dove le demolizioni approvate riguardano il primo tratto (bonifica rioni Stazzone e Gallinai) dalla Stazione a piazza Rivoluzione; il tratto tangente il rione della Conceria che viene completamente bonificato e l'ultimo tratto per lo sbocco nella via Cavour.
Snaturato il sistema dei collegamenti mandamentali, l'approccio progettuale della ristrutturazione si individua per parti ed è circoscritto a zone; sono approvate le bonifiche delle zone infette nel rione S. Pietro e nel quartiere della Loggia nel Mandamento Tribunali e, del Capo nel Mandamento Monte di Pietà.
Molti interventi già approvati con i Regi Decreti, con il carattere di urgenza, vengono riproposti, nel quadro d'unione generale del piano; fra questi la ristrutturazione del quartiere S. Giuliano, in teoria limitato alle opere per la sistemazione del piazzale del teatro Massimo.
Le zone di ampliamento complementari al risanamento approvate ridisegnano i confini dello sviluppo urbano; dal lato meridionale: Vigna Gallo, Tiro a Segno e Feliciuzza; a ovest nell'entroterra: Denisinni e Madonna dell'Orto; a nord: Boscogrande, Radaly e Giardino Inglese; a chiusura, dal lato nord-occidentale: Falde, Bambino, Molo e Acquasanta.
Rispetto alle precedenti stesure, il piano include la contrada Porta di Mare con la sistemazione della foce dell'Oreto. L'opera di risanamento riguardava il fiume, causa di ristagni ed accumuli di deposito del vicino Macello che viene spostato (contrada Acquasanta vicino al porto), completando la bonifica con la costruzione degli argini in muratura[82].
Viene proposta la creazione dell'Ufficio di Risanamento, autonomo dal 1888 e diretto dallo stesso Giarrusso, dove operava un gruppo di «ingegneri ordinari» in grado di coordinare e gestire studi, piani e interventi[83].
I prelevamenti per il risanamento avevano di fatto anticipato l'efficacia dello strumento urbanistico, determinando una passiva situazione gestionale aggravata dalle revisioni catastali del 1890 in merito agli espropri; l'ultimo decennio del secolo è caratterizzato da un clima di forti contraddizioni. La città (278.804 abitanti al 1891) con l'Esposizione Nazionale (1891-92) vive un periodo di rinnovato orgoglio in cui confluisce il miglioramento del livello culturale, sociale ed economico e la sinergica operatività di grandi personalità in tutti i campi.
Le dinastie dei Florio e dei Basile tramandavano un patrimonio di ricchezza imprenditoriale e architettonica che consentì a Palermo di inserirsi in un circuito europeo.
Il flusso internazionale provocato dall'Esposizione sanciva gli sforzi attuati per il rinnovamento urbano non soltanto di facciata. La scelta del sito espositivo nella zona del «firriato Villafranca», all'incrocio fra le piazze Castelnuovo, Politeama e via Libertà, con i grandi padiglioni progettati da Ernesto Basile, risponde alla centralità assimilata nel vissuto urbano[84].

La collocazione del piano Giarrusso in questo contesto è di sottofondo ma resta legata al grande intervento urbanistico dopo il taglio della via Maqueda: l'apertura della via Roma realizzata come stralcio per lotti dal 1894 al 1922[85].
La critica più ricorrente riguarda l'opera demolitoria innescata con la politica degli sventramenti perseguita per la ristrutturazione della città storica, tralasciando l'analisi approfondita del metodo e del contesto culturale[86]. Le idee-guida sulle quali viene sviluppata la proposta risalgono, come esposto, al piano di riforme del '60 prodotto anche da G.B.F. Basile che aveva continuato a sostenerlo con molta convinzione nei saggi pubblicati successivamente.
La verifica puntuale del tracciato delle quattro grandi vie ottenute con i tagli, dimostra la perfetta coincidenza del collegamento nord - sud (Mandamenti: Monte di Pietà - Palazzo Reale) e di quello est-ovest (Mandamenti: Tribunali - Palazzo Reale); la divergenza delle altre due è dovuta a problemi situazionali come lo spostamento definitivo della Stazione e problemi tecnici sulla natura del suolo nella depressione del Papireto. L'interrogativo si pone quindi sulla posizione del Basile in rapporto all'architettura storica «sacrificata»; la risposta probabilmente è nell'attenzione disciplinare per l'architettura classica e nella rivisitazione del medioevo isolano, di quella che egli definisce «architettura siciliana» come specifica identità culturale che non viene aggredita. Una fonte autorevole che Giarrusso interpreta con convinzione applicando quel metodo risanatore che aveva avuto in Haussmann il modello di riferimento dell'urbanistica moderna.
Parigi costituisce l'esempio di città borghese realizzata a cui tendono i progettisti dei piani postunitari; Haussmann, bisogna ricordare, viene chiamato come consulente per le trasformazioni urbanistiche di Roma capitale. La città borghese nasce soprattutto perché affida la sua immagine all'indotto che si attiva in conseguenza della concentrazione dei capitali e delle iniziative nel settore economico e nell'offerta dei consumi.
Il quadro legislativo italiano, desunto dalla normativa frettolosamente emanata dopo l'unità d'Italia, è in larga misura responsabile, per la scarsa precisione dei suoi contenuti, delle politiche urbane perseguite dai Comuni con i piani regolatori elaborati. Gli sventramenti nella città antica, attuati per lo sviluppo di arterie rettilinee, sono il denominatore comune di tutti i piani postunitari, ritenuti necessari in un periodo di velocizzazione dei trasporti; in generale c'è un sostanziale rifiuto della città storica quando non si riesce a creare una prospettiva di rinnovamento partendo da valorizzazioni esistenti.
A queste considerazioni sulla cultura urbana e sulle linee di tendenza coeve al piano, vanno assimilati i problemi vincolanti e prioritari delle condizioni igienico - ambientali evidenziati dalle ricorrenti epidemie; la propagazione del colera interessa nazioni come la Francia e l'Inghilterra fin dall'inizio del secolo e stimola, in quei paesi, la promulgazione delle prime leggi sanitarie.
Il problema del risanamento di Palermo ha origini molto antiche per la presenza del Kemonia e del Papireto; «impaludamento e alluvione sono così i due termini estremi di un regime idrico sregolato e pesantemente sconvolto dai grandi interventi militari della prima metà del secolo» (XVI sec.)[87].
I programmi di trasformazione del tessuto urbano e delle attività che vi si svolgevano si sono sempre

intrecciati con i problemi igienici della città; il criterio d'intervento sistematico è stata la rettifica e l'ampliamento delle sedi stradali nei quartieri a rischio (Loggia, Capo, Albergheria). Rettifiche e tagli hanno prodotto gli assi tematici dell'abbellimento (Toledo e Maqueda) e le cortine edilizie degli allineamenti; una croce di strade funzionale che fissa il consolidamento della città murata. Nell'ottica del restauro urbano, le quattro grandi vie proposte assumono il valore di un ulteriore consolidamento per superare la città murata.

ASCP = Archivio Storico del Comune di Palermo
ASP = Archivio di Stato di Palermo
BCP = Biblioteca Comunale di Palermo
BCRS = Biblioteca Centrale della Regione Siciliana, Palermo
ACS =Archivio Centrale dello Stato
GAMP = Civica Galleria d'Arte Moderna di Palermo
GRS = Galleria Regionale della Sicilia, Palermo
SSP = Società Siciliana per la Storia Patria, Palermo.

Note

[1] Il piano Giarrusso è stato sempre collocato, nell'analisi storica dello sviluppo urbano di Palermo, come aspetto delle trasformazioni operate nella città nel periodo postunitario. Manca uno studio che valuti l'elaborato in rapporto alla proposta, nel quadro più generale della cultura urbanistica praticata nell'Ottocento e, in particolare, nella seconda metà.
Questo contributo si propone di indagare il metodo contestualizzando la prassi adottata, secondo un criterio che ne chiarisca gli aspetti innovativi, troppo spesso superficialmente giudicati nella sintesi demolitoria. Fra i testi consultati si segnala, per il carattere tematico più approfondito: A. Bonafede, *I piani regolatori di Palermo dal 1860 al 1885*, in «Urbanistica» n. 6, 1950; G. Pirrone, *I Risanamenti di Palermo*, in «Comunità», n. 121, 1964; G. Gentile, D. Latona, *La questione urbanistica a Palermo. 1860-1939*, in *Palermo, oggi, domani e dopodomani*, Palermo 1975; S.M. Inzerillo, *Urbanistica e società negli ultimi duecento anni a Palermo*, in «Quaderno», n. 9, Istituto di Urbanistica e Pianificazione Territoriale della Facoltà di Architettura di Palermo, Palermo 1981. Si segnala inoltre la mostra su: «Il Piano Giarrusso» a cura di A. Casamento, M.T. Marsala, inserita nel «Programma di mostre sull'architettura e la città», organizzato dal Comune di Palermo in collaborazione con la Facoltà di Architettura di Palermo, Palermo settembre-novembre 1997.

[2] Il quadro degli avvenimenti, fra preparazione ed esiti, si conclude in un clima di aspettative e delusioni; nel passaggio dalla Sicilia borbonica a quella italiana non sono stati del tutto chiariti il contributo interno e gli apporti esterni. Sul tema, in generale, si veda: R. Romeo, *Il Risorgimento in Sicilia*, Bari 1950; S.F. Romano, *Momenti del Risorgimento in Sicilia*, Messina 1952; F. Brancato, *Dall'Unità ai Fasci dei Lavoratori*, in *Storia della Sicilia*, vol. ottavo, Napoli 1978, pp.87-172; F. Brancato, *La dittatura garibaldina nel Mezzogiorno e in Sicilia*, Trapani 1965.

[3] Sugli sviluppi urbanistici nell'Italia unitaria, si veda: I. Insolera, *Le città nella Storia d'Italia. Roma, immagini e realtà dal X al XX secolo*, Roma-Bari 1980, pp.366-388; C. De Seta, *Le città nella Storia d'Italia. Napoli*, Roma-Bari 1981, pp.250-278; V. Comoli Mandracci, *Le città nella Storia d'Italia. Torino*, Roma-Bari 1983, pp.149-168; P. Sica, *Storia dell'Urbanistica II, 1. L'Ottocento*, Roma-Bari 1985, cap.VI, pp.405-567; G. Fanelli, *Le città nella Storia d'Italia. Firenze*, Roma-Bari 1993, pp. 199-218.

[4] In generale, sugli sviluppi urbanistici di Palermo si rimanda a: G. Pirrone, *Palermo la sua storia e i suoi problemi*, in «Urbanistica», n. 6, 1950; R. La Duca, *Vicende topografiche del centro storico e bibliografia dell'urbanistica e dell'architettura palermitana*, in «Quaderno dell'Istituto di Architettura e Rilievo dei Monumenti della Facoltà di Architettura», n. 2/3, Palermo 1964; E. Guidoni, *Palermo*, Profilo storico-urbanistico, in «Le città», TCI, Milano 1978; C. De Seta, L. Di Mauro, *Le città nella storia d'Italia. Palermo*, Roma-Bari 1980, con ampia bibliografia dalle origini all'Ottocento; A. Casamento, *Palermo*, in «Sicilia», TCI, Milano 1989, pp. 126-240; S. Di Matteo, *Le città d'Italia, Palermo*, Milano 1994; A.I. Lima, *Palermo, Struttura e Dinamiche*, Torino 1997; M.T. Marsala, *Visitare Palermo*, in *Viaggio a Palermo: Memorie, Itinerari, Percorsi*, Roma 1997, pp. 31- 61.

[5] Per le valutazioni sulle trasformazioni della città nel Cinquecento è di fondamentale importanza il saggio di Enrico Guidoni sull'arte di costruire una capitale. L'intervento sul Cassaro, come egli afferma, costituisce la chiave di lettura dell'intero assetto cittadino. «Si passa, in altri termini, da una fase di adeguamento topografico, per singole parti, della città tardomedievale, a una concezione complessiva di una capitale moderna, che proprio nel Cassaro trova la sua rappresentazione centrale e più forte». (E. Guidoni, *L'arte di progettare le città, Italia e Mediterraneo dal Medioevo al Settecento*, Roma 1992, pp. 157-197, p. 176). Si veda inoltre: M. Giuffrè, *Palermo «città murata» dal XVI al XIX secolo*, in «Quaderno», n. 8, dell'Istituto dipartimentale di Architettura e Urbanistica, Catania 1976, pp. 41-68; C. Filangeri, *Aspetti di gestione ed aspetti tecnici nell'attuazione architettonica di Palermo durante il vicereggno di Marcantonio Colonna (1577-1584)*, in «La costruzione del territorio siciliano dal XVI al XIX secolo», quaderno n. 1 (a cura di R. Calandra), Palermo 1979, pp.3-51. Per la cartografia del XVI secolo si rimanda alle piante: di Braun e Hogenberg (1575), del Bonifazio (1580), del Cartaro (1581), del Florimi (1582); N. Basile, *La pianta topografica di Palermo di Matteo Florimi*, in «Palermo Felicissima», s.II, Palermo 1932, pp.5-34; R. La Duca, *Cartografia della Città di Palermo dalle origini al 1860*, Palermo 1962; id., *Cartografia generale della Città di Palermo e antiche carte della Sicilia*, Napoli 1975; C. Barbera Azzarello, *Raffigurazioni ricostruzioni vedute e piante di Palermo (dal sec.XII al sec.XIX)*, Palermo 1980.

[6] Lo schema progettuale (XVI secolo) della strada del Cassaro si sviluppa secondo un modulo di 90 canne palermitane; la distanza fra la Porta Nuova, verso l'entroterra occidentale, e la Porta Felice, ingresso della città dal mare, è costituita da 2 moduli (180 canne). Al centro dell'asse, equidistante dalle porte, è ubicata la Piazza della Corte Pretoria su cui insiste il Palazzo Senatorio. Su questa scansione modulare dello spazio si aprono gli innesti delle piazze con le sedi dei centri del potere civile e religioso. La verifica del progetto, sulla base delle norme emanate, poi raccolte nel corpo dei «Privilegi di Toledo e Maqueda», costituisce la centralità del saggio di A. Casamento, *Il ruolo della piazza nel progetto di rinnovamento urbanistico di Palermo (secoli XVI-XVIII)*, in «Storia dell'Urbanistica», 1995, pp. 170-182.

[7] Sull'impianto dell'organizzazione urbanistica di Francescani, Agostiniani e Carmelitani a Palermo: E. Guidoni, *Città e ordini mendicanti*, in «La città dal Medioevo al Rinascimento», Roma-Bari 1984, p.155. Dalla triangolazione dei conventi, attuata tra il XIV e il XV secolo, vengono esclusi i Domenicani, che spostano le loro fabbriche dal sito adiacente al Palazzo Senatorio all'attuale ubicazione, in posizione dominante (piazza S. Domenico).

[8] Particolarmente interessante e innovativa, sul tema della croce di strade, è l'interpretazione dell'intervento come «riassunto» di Palermo. «I Quattro Canti sono quindi correttamente interpretabili come prodotto dell'estensione, alla massima scala urbanistica e alla massima scala di coinvolgimento politico e culturale, dei quattro piloni che sostengono la cupola (in questo caso, ovviamente, la volta celeste) delle grandi chiese cinquecentesche, e in particolare delle basiliche controriformiste di matrice romana costruite, con modelli di impianto poco diversificati, dai nuovi ordini monastici. Il concetto del pilone, che giustifica tra l'altro lo sforzo di costruire le quattro facciate secondo un progetto unitario e chiuso - in senso rigorosamente architettonico - si completa d'altra parte con la possibilità, più volte sfruttata in occasione di apparati provvisori, di collegare con archi posticci i Quattro Canti, ricostituendo così l'unità potenziale del tamburo ad impianto ottagonale (l'*ochavo*)». (E. Guidoni, *L'arte di progettare le città, Italia e Mediterraneo dal Medioevo al Settecento*, op. cit., p.185).

[9] Luogo privilegiato del vissuto urbano, la Strada Colonna (oggi Foro Italico) costituiva, con la monumentale Porta Felice (1582-1637), il fondale scenografico della città vista dal mare; statue allegoriche ed archi in stucco decoravano le mura. Fra le guide che descrivono la passeggiata, per l'aspetto pluralistico, si riporta: «Gran quantità di carrozze, e di gente di ogni condizione vi concorrono per lo passeggio, e principalmente nella estate, si di giorno che di sera». (G. Palermo, *Guida Istruttiva per Palermo e i suoi dintorni*, Palermo 1858, pp.680-81). Si veda inoltre: R. La Duca, *La passeggiata delle «cattive»*, in «La città perduta», vol.II, Palermo 1976, pp.41-42; id., *La «passeggiata della Marina»*, in «La città perduta», terza serie, Palermo 1977, pp.3-5.

[10] Sulla città settecentesca si veda: R. La Duca, *Vicende urbanistiche di Palermo dal 1778 al 1950*, in «Storia della Sicilia», op. cit., vol. decimo, pp.93-135.

[11] Gli impianti villereci dell'agro palermitano e, più in generale, del territorio, sono stati studiati da diverse angolazioni: dalla componente sociale (smania della villeggiatura) a quella architettonica ed economica e con metodi diversi, dalla tematica alla catalogazione. In riferimento a questi principi si rimanda a: E. Caracciolo, *Storia e prospettiva di un territorio: la campagna di Bagheria*, in «Casabella» n. 299, 1959; R. La Duca, *Ville settecentesche nella Piana dei Colli*, in «Sicilia» n. 42, 1964; id., *Bagli, casene e ville nella Piana dei Colli a Palermo*, Palermo 1965; G. Lanza Tomasi, *Le ville di Palermo*, Palermo 1965; R. Santoro, *Le ville di Palermo*, in «Dibattito Urbanistico» (Milano), n. 26, 1969; M. De Simone, *Ville palermitane del XVII e XVIII secolo. Profilo storico e rilievi*, Palermo 1974; G. Pirrone, M. Buffa, E. Mauro, E. Sessa, *Palermo detto paradiso di Sicilia (Ville e Giardini, XII-XX secolo)*, Palermo 1990; S. Requirez, *Le ville di Palermo*, Palermo 1996.

[12] La prima pianta di Palermo ideata da Francesco Maria Emanuele Gaetani Marchese di Villabianca, disegnata dal regio ingegnere Nicola Anito e incisa da Giuseppe Garofalo, risale al 1777; la carta, che contiene 192 richiami, costituisce il documento più importante per lo studio della città settecentesca soprattutto per il rigore scientifico del rilievo topografico. Le due edizioni successive (1783) si basano , inoltre, su un nuovo rilievo (1791) che registra gli interventi della fine del secolo: R. La Duca, *La pianta geometrica di Palermo del Marchese di Villabianca*, Palermo 1970. La pianta costituisce la fonte principale per quella redatta nel 1818 da Gaetano Lossieux, dedicata a Leopoldo Principe di Salerno e fratello del Re. La differenza principale consiste nella maggiore attenzione per il territorio e la precisione delle voci schedate: 407 di cui 164 nella campagna; questi elementi costituiranno, a loro volta, i riferimenti per la cartografia di Palermo della prima metà dell'800. Uno studio dettagliato sulla pianta è stato condotto da : A.I. Lima, *La crescita della città di Palermo nella pianta di Gaetano Lossieux (1818)*, Palermo 1979.

[13] L'impianto della Villa Flora o Giulia (moglie del vicerè Marcantonio Colonna) voluto dal pretore Antonio La Grua e la realizzazione della croce di strade extraurbane voluta dal giovane successore Don Antonino La Grua Talamanca Branciforte, Marchese di Regalmici, furono realizzate nello stesso periodo (1777-1778) su progetto di Nicolò Palma e s'inquadrano nel processo di cauto rinnovamento innescato dal riformismo viceregio della fine del '700. Nella sua carica istituzionale, il progettista svolgeva l'attività in rapporto alle esigenze della città, ma soprattutto aderendo all'esigenza rappresentativa del Senato; questi interventi interessano un momento di passaggio verso la razionalità che conduce al neoclassicismo. Sul modello del giardino di derivazione francese, si veda: G. Pirrone, *Palermo e il suo verde*, in «Quaderno dell'Istituto di Architettura e Rilievo dei Monumenti della Facoltà di Architettura, n. 5/6/7, Palermo 1965; M. Giuffrè, *Utopie urbane nella Sicilia del Settecento*, in «Quaderni dell'Istituto di Architettura e Rilievo dei Monumenti, n. 8/9, Palermo 1966. Su Nicolò Palma: L. Sarullo, *Dizionario degli artisti siciliani. Architettura*, Palermo 1993 (alla voce).

[14] Su questo tema si rimanda a: G. Vitale, *Recupero del valore storico-architettonico dei bagli dei pescatori nell'interland palermitano*, parte II, Palermo 1988; id., *Attività ed archeologia industriale a Palermo*, Palermo 1996.

[15] La divisione amministrativa territoriale del 1818 registrava, di fatto, il popolamento dei villaggi avvenuto nei decenni precedenti; ai quattro quartieri interni della città (Palazzo Reale, Tribunali, Monte di Pietà, Castellammare)

se ne erano aggiunti due esterni (Molo e Oreto). L'agro era diviso in otto Comuni o borgate riunite: 1) Olivuzza, Zisa; 2) Santa Flavia, Solanto; 3) Villabate; 4) Brancaccio, Conte Federico, Falsomiele; 5) Mondello, Sferracavallo, Pallavicino; F. Pollaci Nuccio, *Le iscrizioni del Palazzo Comunale di Palermo*, Palermo 1886-88, p.202, nota 1. Quartieri, dintorni e campagne sono descritti nella prima edizione della guida: G. Di Marzo Ferro, *Guida istruttiva per Palermo e i suoi dintorni*, Palermo 1859.

[16] Sul rapporto fra il fiume e lo sviluppo dell'insediamento originario fino alla saturazione del territorio, si veda: R. La Duca, *L'Oreto e Palermo. Storia di un amore mai nato*, in AA.VV. «Dal Manzanares all'Oreto», a cura di I. Pinzello, Palermo 1993, pp.13-23.

[17] Il Parco della Favorita fu impiantato come tenuta reale di caccia (Federico IV di Borbone) con gli espropri delle tenute e dei feudi limitrofi per una superficie di 400 ettari circa, dalla Piana dei Colli al Pantano di Mondello. Le opere di sistemazione, con i percorsi di caccia e le vaste aree destinate a sperimentazioni agricole, furono dirette da Venanzio Marvuglia, architetto regio, che trasformò la casena preesistente nella residenza effimera della Casina Cinese. Progettata con una fantasiosa architettura esotica, la dimora ed il prospiciente giardino alla francese costituiscono, con il Parco, la ripresa della tradizione dei «solatii» nei parchi di caccia dei re normanni: R. Lo Jacono, *Giardini pubblici palermitani*, Palermo 1929, pp.108-110; M.L. Pino, *La Favorita da parco agricolo a parco pubblico*, in «Quaderno dell'Istituto di Urbanistica e Pianificazione Territoriale», 1980, pp.45-60; A. Gulì, L. Pino, *Architettura del paesaggio nel Parco della Favorita di Palermo*, Palermo 1985; U. Di Cristina, *La Real Favorita, Palermo delle Pagode*, in «Il tesoro dell'isola», n. 47, Palermo 1989. Sulla Casina Cinese: V. Caronia Roberti, *Venanzio Marvuglia*, Palermo 1934; V. Capitano, *Giuseppe Venanzio Marvuglia*, Palermo 1985, parte II, pp.23-59; R. Giuffrida, M. Giuffrè, *La Palazzina Cinese e il Museo Pitrè nel Parco della Favorita a Palermo*, Palermo 1987. Sul Pantano di Mondello: L. Crimi, R. Zappulla, *Mondello. Sviluppo storico urbanistico e analisi delle architetture del primo '900*, Palermo 1991, pp.10-20.

[18] L'intervento ideato dal governo autonomista del '48 è nella fase iniziale di costruzione; con la Restaurazione la strada viene realizzata nel primo tratto (1851). Già in questo periodo ha inizio la rivalutazione delle aree limitrofe con la riconversione della rendita agricola in quella fondiaria; sul progetto e sul significato della nuova arteria: A.I. Lima, *Palermo: Via Libertà 1848/1851*, in «Storia dell'Urbanistica» n. 2/3, 1982.

[19] Voluto come limite e fondale della via Libertà, il giardino pubblico è da questa diviso in due parti chiamate originariamente: Bosco e Parterre. G.B.F. Basile, incaricato nel 1850 della progettazione per interessamento del suo maestro Vincenzo Tineo, direttore dell'Orto Botanico, realizza, sfruttando le particolari irregolarità del terreno, un giardino di impianto romantico, con percorsi sinuosi, aiuole, siepi e alberi su distese arboree, la pineta, il lago. Molti gli oggetti di arredo studiati con ricercatezza nel dettaglio. L'intero impianto, con l'annesso Reclusorio delle Croci, può essere considerato il primo tassello della futura città borghese; è riportato in tutte le guide della seconda metà dell'Ottocento come luogo di incomparabile bellezza e ricercato salotto mondano all'aperto: G. Pirrone, *Palermo e il suo verde*, op. cit., pp. 39-46; A. Manfrè, *Nei giardini di Palermo*, Palermo 1979, pp.53-68; A.I. Lima, *Palermo: Via Libertà 1848/1851*, op. cit., pp.16-19; A. Samonà, G.B.F. Basile, *la cultura e l'opera*, Palermo 1983, pp. 11/16/21.

[20] «Il piano di riforme topografiche e decorative» viene studiato su iniziativa del generale Garibaldi, in un clima di eccitazione scatenata dai rapidi esiti della sommossa. Nella lettera, firmata dal pretore di Palermo Giulio Benso, duca di Verdura, viene indicato un programma di interventi urgenti e uno, più vasto, di coordinamento definitivo: «*Nel far ciò terrà mente ad aprire delle strade che a guisa di grandi arterie debbano insinuarsi nei quattro quartieri, in cui in atto è divisa la città, ad apportare le debite riforme alle strade secondarie, e proporre nuovi quartieri e vasti ampliamenti dalla parte dei sobborghi, nonché larghi e piazze, onde migliorare la condizione sanitaria del paese, che la ristrettezza dei siti rende poco ariata, ed insalubre abbattendo i baluardi, che la cingono. Infine in una apposita pianta topografica fisserà tutte le riforme, e proposizioni di novelli edifizi, mirando alla condotta delle acque, alla formazione di quattro grandi mercati interni ed uno esterno, alla costruzione di due pubblici macelli, dei bagni pubblici e privati si d'acque dolci che marine, di due vasti depositi, dei generi soggetti a dazio di consumo, di casamenti per l'abicazione della povera gente e degli operai, dei pubblici cessi, di due grandi teatri, uno dei quali diurno, di un circo olimpico; accompagnando il lavoro con un'apposita memoria descrittiva la quale deve esporre l'ordinamento progressivo dei lavori; indicherà le opere principali, che per la loro importanza richiedano di essere eseguite le prime, e così delle altre successivamente*». (*Atti del governo dittatoriale e preditatoriale in Sicilia 1860*, Guardione G.81 n. 1 - lettera di G. Benso 2/8/1960 - BCP).

[21] Nel periodo precedente all'emanazione dei decreti per l'Istruzione superiore, con l'estensione a Palermo della legge Casati (13 novembre 1859), la formazione degli architetti era prevista nella Facoltà di Scienze Fisiche e Matematiche, che rilasciava diplomi di laurea in Architettura, su questo argomento si veda: M.T. Marsala, *Discenti e titoli accademici nell'Ottocento a Palermo, fra tecnica e arte*, Palermo 1995, pp. 327-338; A. Cottone, *L'insegnamento dell'architettura a Palermo*, Palermo 1995, pp. 239-247, in M. Giuffrè, G. Guerrera (a cura di), *Giovan Battista Filippo Basile e l'insegnamento architettonico nella seconda metà dell'800*, Atti del Convegno, Palermo 15-16 dicembre 1992.

[22] Sulla formazione e l'attività degli anni giovanili del Basile, si veda: L. Sarullo, op. cit. (alla voce); E. Sessa, *Biografia di Givanni Battista Filippo Basile*, Palermo 1995, pp. 171-172, in M. Giuffrè, G. Guerrera (a cura di), *G.B.F. Basile, Lezioni di Architettura*, Palermo 1995.

[23] La prima pianta che registra la realizzazione della via Libertà è quella disegnata e incisa, a colori, da Francesco Di Lorenzo nel 1860 circa, dedicata a Francesco Crispi, «*Col ragguaglio delle fazioni di guerra seguite dal 4 Aprile al 19 Giugno 1860*». La carta, anche se imprecisa dal punto di vista topografico, registra inoltre le prime espansioni in contrasto con il carattere, ben evidenziato, dei giardini dell'agro: C. Barbera Azzarello, op. cit., scheda 232.

[24] La dinastia dei Florio rappresenta l'asse portante dell'imprenditoria isolana, sul filone innescato dagli inglesi venuti in Sicilia in seguito all'espulsione dei francesi dai domini borbonici (1793). Dalla bottega di droghe e coloniali dell'inizio del secolo, il capostipite Ignazio e i suoi successori, fondano un impero economico: dalle tonnare, alla società di navigazione, alla produzione vinicola, all'industria estrattiva, chimica, metallurgica e tessile, secondo i criteri della moderna produzione, sperimentando tecnologie avanzate. Su questo fenomeno non ancora sufficientemente indagato, si veda: C. Soresi, *I Florio*, in «I cento anni della provincia di Palermo», Palermo 1960; G. Sommariva, *Pionieri dell'industria siciliana*, in «Palermo d'oggi», agosto-settembre 1961; G. Filippoli, *Il Capostipite dei Florio*, in «Sicilia», n. 32, 1961; R. Ciuni, *Cosa insegna la lezione dei Florio - Città malata, industria malata*, in «Palermo», n. 44, 1966; M. Taccari, *I Florio*, Caltanissetta-Roma 1967; R. Giuffrida, R. Lentini, *L'età dei Florio*, Palermo 1985; A.I. Lima, *Storia dell'Architettura Sicilia Ottocento*, Palermo 1995, pp.XXX-XXXIII.

[25] Dall'ubicazione delle attrezzature è evidente la volontà di superare i limiti della città murata, creando gli spazi delle nuove centralità in funzione delle nuove monumentalità, aperte al contesto europeo. «*Lo impianto degli edifizi pubblici era il seguente. Il nuovo teatro nel Monastero delle Stimmate, il circo Olimpico nel giardino Villarosa, la Dogana e la Sanità nel Forte Castellammare che sarebbe stato demolito, i Bagni d'acqua dolce in piazza S. Onofrio, i Bagni di mare nella spiaggia presso la Casina Cutò che verrebbe demolita, il Macello sarebbe rimasto nello stesso sito ed unico, ritenendosi vantaggiosa la sua posizione accanto all'Oreto e per la sua distanza dall'abitato, però dovea ingrandirsi, e i Magazzini per i generi soggetti a dazio di consumo nel Serraglio Vecchio fuori porta Garibaldi*» (Cfr. G.B.F. Basile, A. Castiglia, F. De Simone, G. Moscuzza, P. Rainieri, R. Torregrossa, *Progetto di riforme topografiche e decorative della città di Palermo*, Palermo 1860); A.M. Fundarò, *Palermo 1860-1880. Una analisi urbana attraverso progetti ed architetture di Giuseppe Damiani Almeyda*, Palermo 1974.

[26] G.B.F. Basile, *Sul progetto di un teatro a Palermo*, in «Giornale di Antichità e Belle Arti», n. 3, 1863.

[27] «*La prima arteria parallela al corso Vittorio Emmanuele partendosi dalla chiesa di S. Giovanni degli Eremiti, e demolendo le casette interposte tra la via Albergheria e la via Porta di Castro, rasentando il lato sinistro della Parrocchia dell'Albergheria, traversava la via Macqueda presso la chiesa di S. Orsola, tagliando parte del Palazzo Comitini e del monastero delle Repentite, e passando per la piazza della Rivoluzione, riusciva nella via Torremuzza, laterale al Palazzo dello stesso nome. La seconda arteria parallela al Toledo, partendosi dalla piazza del Papireto, traversava la piazza S. Cosimo, la piazza del Monte, incontrava la via Macqueda, tagliando la chiesa di S. Croce e le case rimpetto, parte del convento di S. Domenico, e riusciva di fronte al Castello, dov'era progettata la Gran Dogana. La terza strada trasversale, e parallela alla via Macqueda, partiva dal baluardo presso la porta S. Agata, traversava la via Albergheria e Porta di Castro, e la via Vittorio Emmanuele presso il vicolo Zingaro, e quindi riunivasi con la strada compresa nel primo progetto, demolendo porzione del monastero dei Sett'Angeli, e formata dallo elargamento delle vie Beati Paoli e Porta Carini. La quarta infine parallela alla via Macqueda, partiva da Porta Garibaldi, traversava la piazza della Rivoluzione, demoliva i palazzi Larderia e S. Sofia, e rasentando il prospetto della chiesa di S. Domenico, riusciva nella via Cavour*». Il nuovo sistema viario era disegnato su un foglio trasparente da sovrapporre al progetto economico per evidenziare le nuove sedi stradali e le demolizioni di vicoli e case di scarso valore: S.M. Inzerillo, op. cit., p.24, nota 32.

[28] Il tema del mercato era stato oggetto di approfondimento e ampio dibattito per l'opportunità di sperimentazione offerta dalle nuove tecnologie del ferro; Basile pubblicherà, in seguito, un saggio dettagliato sull'ubicazione dei nuovi mercati. «*Per la sezione S. Agata si propone di acquistare la villa di Caltanissetta per costruirvi dentro il relativo mercato, il quale avrebbe avuto tre grandi ingressi, dei quali il primo nella via Garibaldi, il secondo nella contrada elargata di Castrofilippo, ed il terzo nella via Scavuzzo che potrebbe anch'essa ingrandirsi. La piazza della Rivoluzione sarebbe rimasta in tal modo nobile in confacenza della elevatezza del fatto da cui attinse il suo nome. Per la sezione S. Oliva si propone di costruire l'analogo mercato nella piazza Nuova elargando l'attuale luogo coll'aggregazione dello spazio della vecchia Conceria della quale dovrebbero demolirsi le casipole che meglio catacombe ponno chiamarsi, e ciò in compenso della nobilitazione della piazza Caracciolo per la quale passerà in avvenire la grande strada Garibaldi. Un tal mercato ingrandito, e costruito all'uso moderno avrebbe tre ingressi dei quali il primo nella via Macqueda, il secondo nella strada del Pizzuto, ed il terzo in quella di n.10 nel progetto delle riforme. Una strada sotto la Macqueda potrebbe mettere in comunicazione esso mercato colla piazza S. Onofrio. Per la sezione S. Ninfa il nuovo mercato erasi proposto nel giardino di S. Isidoro, a cui si aggregherebbero il largbetto di S. Giovannuzzo, ed altre piccole case contigue, gli ingressi a tal mercato si avrebbero il primo nella strada dell'abolito macello, il secondo in quella di S. Isidoro, ed il terzo nella strada Iudica di cui fu proposta modificazione. Per la sezione S. Cristina il nuovo mercato sarebbe nel cortile di S. Nicolò rimpetto la parrocchiale chiesa, abbattendo le case adiacenti al cortile contiguo, ed aprendo nuove comunicazioni colle prossime strade.....Questi mercati risulterebbero di ferro fuso e cristalli, e avrebbero forme elegantissime*»: G.B.F. Basile, *I pubblici mercati*, in «Giornale di Antichità e Belle Arti», 1/5/1864. In generale si rimanda a: G. Fatta, M.C. Ruggieri Tricoli, *Palermo nell'Età del Ferro, architettura - tecnica - rinnovamento*, Palermo 1983, pp.123-137.

[29] Sulla struttura economica popolare di Palermo, si rimanda a: R. Santoro, *Antichi mercati panormiti*, Palermo 1976; E. Guidoni, *I mestieri e la città*, relazione al II Congresso Internazionale di Antropologia, Palermo 1979; M.T. Marsala, *Un informazione sul centro storico di Palermo: i mercati e gli antichi mestieri*, in «Atti del 1° Simposio Nazionale sui Sistemi Informativi Urbani», Palermo 1984; V. Vadalà, *Palermo sacro e laborioso*, Palermo 1987.

[30] Legge (n.2248/1865) per l'unificazione amministrativa del Regno: *allegato A* - facoltà ai Consigli Comunali di de-

liberare sui regolamenti di «igiene, edilità e polizia locale»; *allegato C* - sanità pubblica - si concede al Sindaco il potere di «rimuovere le cause di insalubrità del vicinato» (nel regolamento successivo per l'esecuzione della legge si specifica il contenuto ammissibile nei regolamenti edilizi); *allegato F* - opere pubbliche nelle città e nei territori, distinguendo i lavori a totale carico dello Stato da quelli da eseguirsi con il contributo dello Stato o di competenza degli enti locali per i quali è possibile la formazione di consorzi o la concessione a privati. Nella legge n. 2359 (1865) sull'esproprio, un limitato numero di articoli riguarda il piano regolatore che interessa la sistemazione di un settore urbano già costituito (più di 10.000 abitanti); è previsto il piano di ampliamento per le effettive necessità di pianificazione dell'abitato da parte dei Comuni; sono contenuti inoltre schemi e norme da osservare per l'edificazione di nuovi edifici. Per una maggiore comprensione circa gli esiti dell'applicazione, si rimanda a: G. Sabbatini, L. Biamonti, *Commento alle leggi sull'espropriazione per pubblica utilità*, Torino 1913.

[31] Le comunicazioni interne dell'isola, rallentate dalle precarie condizioni della rete stradale, avevano favorito il servizio di circumnavigazione della flotta Florio con la società «Vapori Siciliani», toccando i porti principali. Il contratto di concessione, rinnovato dal 1856, venne firmato, col nuovo regno, a Torino il 27 luglio 1861: M. Taccari, *I Florio*, op. cit, pp.33-39. Sullo stato della viabilità territoriale si cita la fonte contemporanea: G. Perez, *La Sicilia e le sue strade*, Palermo 1861. Per la costruzione della rete ferroviaria, si citano le date: 25/6/1860 - decreto del governo dittatoriale di Garibaldi per la costruzione di una ferrovia da Palermo a Messina per Caltanissetta e Catania; 11/9/1860 - accordo tra il governo dittatoriale di Garibaldi e la Società Antonio Gabrielli & C. di Londra, per la concessione relativa agli studi del tronco ferroviario Palermo-Termini Imerese, 25/9/1860 - concessione del governo dittatoriale di Garibaldi alla società rappresentata dai banchieri Pietro Augusto Adami e Adriano Lemmi di Livorno per la costruzione di tutte le ferrovie dell'Italia meridionale e insulare. Cfr. R. Giuffrida, *La dittatura di Garibaldi e il problema ferroviario in Sicilia*, in «AA.VV., La Sicilia verso l'Unità d'Italia», Palermo 1960, pp.95 sgg.

[32] *«Nomina del personale dello Ufficio Tecnico ed Edilizio»: Ingegnere Capo: Tommaso Lo Cascio; Ing. per le acque: Agostino Castiglia; Quattro ingegneri Mandamentali: Moscuzza, Damiani, De Simone, Boscaino; Architetto capo dell'Ufficio Edilizio: Basile.* (Delibera n. 42 - 28 novembre 1863 - ASCP).

[33] Per le opere di G.B.F. Basile, si rimanda a: A. Samonà, *G.B.F. Basile la cultura e l'opera*, op. cit.; idem, *L'architettura fra passato e futuro*, Palermo 1988; S. Lo Nardo, *Giovan Battista Filippo Basile 1825-1891*, Modena 1995. Su Damiani Almeyda, si veda: L. Sarullo, op. cit. (alla voce).

[34] Per la pianta rilevata da Domenico Gambino, disegnatore topografico del Commendatore Torelli, prefetto della Provincia di Palermo, si rimanda a: R. La Duca, *Cartografia della Città di Palermo dalle origini al 1860*, op. cit., scheda n. 100, tav.XXIX.

[35] Il catasto moderno viene istituito, in Sicilia, nel 1810; il suo carattere è solamente descrittivo. Con l'elaborazione dei piani, matura la decisione di realizzare la mappa catastale indicata come «cessato catasto», con l'istituzione, nel 1886, del catasto unico italiano. Cfr. R. Zangheri, *I Catasti*, in «Storia d'Italia», vol.V, i documenti, Torino 1973.

[36] La sommossa che impegnò le forze governative per sette giorni e mezzo in un'opera di difficile repressione, è stata approfondita da R. Santoro, *Palermo la corona perduta*, Palermo 1992, pp.672-685.

[37] Garibaldi vieta la ricostituzione degli antichi consolati e delle antiche maestranze il 25 giugno 1860; questa forza popolare costituiva ancora una minaccia per l'ordine pubblico, per la capacità aggregativa consolidata nei secoli. In particolare per Palermo, si veda: A. Lionti, *Le maestranze della città di Palermo*, Palermo 1911.

[38] Il primo stradario redatto dopo l'Unità d'Italia, che dà un quadro generale della toponomastica di Palermo si deve a C. Piola, *Dizionario delle strade di Palermo*, Palermo 1870, rist. anast. 1994.

[39] Il Capo, la Vucciria (o Bocceria maggiore), i Lattarini e il Ballarò erano i mercati storici della città, denominati «saraceni»; fra questi, la Bocceria maggiore o della Foglia era stato sistemato nel periodo del vicerè Caracciolo (1782-86): M.T. Marsala, *Un'informazione sul centro storico di Palermo: i mercati e gli antichi mestieri*, op. cit., pp.39-43.

[40] Sull'attività dell'amministrazione Notarbartolo, si rimanda a: R. Santoro, *Notarbartolo e le trasformazioni di Palermo in città borghese*, in «Le strade (Milano)», n. 3, 1974.

41) *«Piani Regolatori»* (Delibera 15 maggio 1867 «ASCP); delibera del 19 giugno 1867 (ASCP) *«Piani regolatori e di ampliamento della città»: Mandamento Castellammare (interno-esterno), Mandamento Tribunali (interno-esterno), Mandamento Palazzo Reale (interno-esterno), Mandamento Monte di Pietà (interno-esterno).* (Delibera 19 giugno 1867 - ASCP). Si segnala, inoltre, la *«Convenzione per la costruzione di case operaie sfruttando i materiali ricavati dalle demolizioni degli ex monasteri: Stimmate e S. Giuliano»* (Delibera 19 gennaio 1868 - ASCP).

[42] Il contratto con il quale il Comune concedeva ad Enrico Tortorici *«la facoltà di potere collocare sul suolo di talune strade comunali un binario di guide di ferro, per servizio di vetture omnibus a cavalli»* prevedeva le seguenti linee: linea A - *Dalla Piazza Marina all'Acquasanta, partendo dallo spiazzo esistente davanti la casa del Barone Fatta, percorrendo le vie Finanze, Fonderia, Piedigrotta, San Sebastiano, Castellammare, Commercio e Borgo Santa Lucia, Consolazione, Molo, Acquasanta con una deviazione pel braccio del Molo;* linea B - *Dal medesimo punto di partenza della piazza Marina sino a Sampolo seguendo lo stesso binario sino alla Consolazione, e deviando quindi per la via Sampolo sino alla Casina Tramonte;* linea C - *Da porta Macqueda alla Villa Realmena seguendo la linea retta dal punto di partenza sino alla Badia del Monte, quindi deviando per la piazza Sant'Oliva a seguire la via Villafranca;* linea D - *Da porta Macqueda al Molo seguendo lo stesso binario sino alla Badia del Monte, e quindi deviando per la via del Molino a Vento sino ad incontrare il binario del piano della Consolazione;* linea E - *Da piazza Marina percorrendo lo stesso binario dal punto di partenza alla linea A fino a porta San Giorgio e quindi per le vie Cavour, Volturno, Marmi, Olivuzza, Noce;* linea F - *Dalla piazza Bologni per mezzo Monreale, sino alla villa Camastra;* linea G - *Dal medesimo punto di partenza sino alla Casina di Mantegna ai Porrazzi deviando per la piazza Santa Teresa;* linea H - *Dalla piazza Marina alla Stazione Centrale della ferrovia partendo dal medesimo punto della linea A e percorrendo le vie Lungarini e San Marco, Correria, piazza dei Vespri, Sant'Anna, Giudici, Agonizzanti, Calderai, Macqueda, Oreto;* linea I - *Da porta Felice a Villabate percorrendo il foro Italico, via Lincoln, corso dei Mille, Brancaccio;* linea K - *Da porta Felice a Romagnolo lungo la Marina».* (S. Amoroso, *Il trasporto pubblico a Palermo*, Palermo 1985, pp.34-36).

[43] In seguito all'epidemia di colera, che aveva già colpito la città nel 1837, nel *«Progetto di Regolamento di Polizia urbana e rurale»* del 1855, era stato introdotto un capitolo (titolo III) sulla *«Salute Pubblica - Delle cause produttive la infezione dell'aria»*; dall'elencazione dei divieti si ha un quadro allarmante e preciso delle condizioni igienico-ambientali della città. Si segnala inoltre: G. Randaccio, *Il colera di Palermo*, Palermo 1867.

[44] Sulle modalità con cui venivano approvate le lottizzazioni si rimanda all'Appendice n. I.

[45] La confisca dei beni ecclesiastici, può essere considerata un ottimo affare per il nuovo Stato italiano che, a costo zero, poteva dotare di attrezzature (caserme, carceri, prefetture, preture, ospedali, scuole) le grandi città e i piccoli centri, con il riuso di chiese, conventi, oratori, collegi, ospizi; su questo punto si veda: R. Santoro, *Palermo*, op. cit., pp.669-671. Sul patrimonio architettonico di Palermo, in rapporto alla città: AA.VV., *Palermo Storia e Arte*, (dir. S. Di Matteo), Palermo 1990; A. Chirco, *Palermo tremila anni tra storia e arte*, Palermo 1992. Sugli edifici storici adibiti a caserme, si segnala: C. Presta (a cura di), *Castra et ars, palazzi e quartieri di valore architettonico dell'esercito italiano*, Bari 1987, pp.5-7, 271-276.

[46] Sull'evento, nell'ambito del dibattito architettonico italiano e delle trasformazioni della città che la costruzione del teatro Massimo produsse, si segnala un recente saggio di E. Sessa, *La fabbrica del Teatro Massimo di Palermo*, in «Architetti di Palermo», n. 2, marzo-ottobre 1997, pp.14-21.

[47] *«Visto l'art.18 della legge sul bonificamento di Napoli; Delibera proporre al Consiglio: Di chiedere immediatamente al R. Governo l'estensione alla Città di Palermo delle disposizioni contenute negli artt.12,16,17 della legge sul bonificamento di Napoli; riserbandosi di chiedere ulteriormente la estensione di altri articoli, subordinatamente alla presentazione de' progetti in corso di studio».* (Delibera 11 settembre 1885 - ASCP, *Applicazione a Palermo di talune disposizioni della legge di Napoli*). La legge n. 2892 (serie 3), 15 gennaio 1885, approvata per il risanamento di Napoli è costituita da 19 articoli, in particolare l'art.16 dava facoltà al Sindaco di emanare una serie di provvedimenti di natura igienico-sanitaria.

[48] *«È nostra opinione, confortata dal parere di uomini competentissimi, che la prima difesa igienica per una città sia il non avere quartieri arabi»* («Relazione sul Bonificamento della Città presentata alla Giunta Comunale dagli Assessori Paternostro e Scichilone, Palermo 1885, pp.68-93). Su questo tema si veda inoltre: S. Reyes, *Sulla salute pubblica*, Palermo 1872.

[49] Sulla Scuola di Applicazione per Ingegneri e Architetti, si veda: Ministero della Pubblica Istruzione, *Monografie delle Università e degli Istituti Superiori*, Roma 1911, vol.I, Università di Palermo, pp.210-238.

[50] Allegati C/Z - Allegati AA/BB, *Relazione sul Bonificamento della Città presentata alla Giunta Comunale dagli Assessori Paternostro e Scichilone*, op. cit. Fra i lavori presentati, è interessante il «Progetto di fontane pubbliche» (Allegato Q) di M. Capitò che, in attesa di «un provvedimento redicale e di rilevante importanza», studia il sistema di dotare la città di fontane divise per mandamenti; il progetto, accompagnato dalla relazione e dal computo metrico estimativo, prevedeva le nuove fontane così distribuite: Mandamento Palazzo Reale - N.11; Mandamento Tribunali - N.11; Mandamento Monte di Pietà N.12; Mandamento Castellammare N.13, per un totale di 62, comprese quelle esistenti. In generale, si rimanda a: M.C. Ruggieri Tricoli, *Le fontane di Palermo*, Palermo 1984; T. Di Cara, V. Lo Re, G. Romano (tesi di), relatore prof. F.S. Brancato, *«...Ricca di Fonti...»*, Palermo 1998.

[51] In seguito al problema del risanamento del bacino chiuso della Cala, già evidenziato nel 1879, Castiglia aveva affrontato lo studio del progetto generale della fognatura, scegliendo il sistema della canalizzazione con il disperdimento completo, delle acque raccolte, nel mare aperto. I cinque principi della proposta si possono riassumere nella doppia e distinta canalizzazione: lavatura automatica dei canali (sistema Regiers Field); interruttori idraulici ai tubi di scarico delle abitazioni; previsione di due collettori (antemurale Cala e Castelluccio Molo); applicazione delle «latrine secche asportabili e fosse collettrici con vuotatura pneumatica» per le borgate esterne lontane dal mare: L. Castiglia, *Considerazioni generali sulla canalizzazione sotterranea della città di Palermo e progetto per condurre le acque immonde fuori dalla Cala*, Palermo 1880. Il progetto Castiglia, sostenuto dall'Ingegnere Capo De Simone, era stato al centro di una violenta polemica fra «dispersori» e «utilizzatori»; fra questi ultimi, capeggiati da: T. Di Chiara, G. Ricca, *Fognatura ed igiene della città di Palermo*, Palermo 1879; idem, *Fognatura ed igiene della città di Palermo, disperdimento o utilizzazione*, Palermo 1881; idem, *Fognatura ed acqua a Palermo*, Palermo 1882.

[52] Luigi Castiglia, ingegnere comunale, che era stato incaricato della redazione del progetto di risanamento della città di Palermo (25 novembre 1884), presenta, un mese dopo, il suo piano sulla base di studi effettuati da anni. La proposta punta essenzialmente sulla bonifica: *«È supremo bisogno che scompariscano dalla nostra città le luride macchie che la deturpano, ed ai rioni infetti dove vive della povera gente in condizioni peggiori del bestiame, dove si formano centri meravigliosamente fecondi delle maggiori turpitudini materiali e morali, se ne sostituiscano altri acconciamente ed igienicamente costruiti; realizzati con una rete di amplissime strade della totale lunghezza di metri 8784, bonificando una superficie di più di 16 ettari ed aumentando di più di un quarto la superficie stradale attuale».* L'edilizia economica e le attrezzature sono gli elementi forti del suo programma: *«Le case operaie sorgerebbero in grandi masse all'interno dell'attuale mercato degli Aragonesi, sopra e lateralmente al mercato del Pesce fuori porta San Giorgio, alla Kalsa sull'area dell'antico convento e giardino privato tra la via Lincoln e la via Stazzone e finalmente nell'Al-*

bergheria dove in atto esistono i vicoli Spagna, Tardia, dell'Ospedale ecc. All'erezione del grande Ospedale potrebbe assai opportunamente provvedere la grande area interclusa tra il bastione di Porta Montalto, Annunziata, Benedettini, piazza del Fico. Al mercato centrale, il rione della vecchia Conceria messo in comunicazione colla piazza Nuova. (Allegato CC - *Progetto di bonifica per la città di Palermo dell'Ingegnere Luigi Castiglia*, in «*Relazione sul Bonificamento della Città presentata alla Giunta Comunale dagli Assessori Paternostro e Scichilone*, op. cit., pp.271-275, Palermo 1892; idem, *Sulla trasformazione dei pavimenti stradali*, Palermo 1899.

[55] Una commissione appositamente nominata (Delibera 30 marzo 1885 - ASCP) aveva esaminato i progetti presentati da Castiglia e da Giarrusso, approvando quest'ultimo come completamento e ampliamento del primo; con l'espediente per giustificare che: «*La esistenza di due progetti non indica né certezze e dissenzi fra gli ingegneri comunali intorno al loro compito*». (*Relazione sul Bonificamento della Città presentata alla Giunta Comunale dagli Assessori Paternostro e Scichilone*, op. cit., p.69).

[54] Fra le monografie pubblicate da Giarrusso, si segnala: F. Giarrusso, *Progetto per utilizzare le acque dei fognoni della città di Palermo*, Palermo 1868; idem, *Studi sui cementi e loro applicazioni*, Tomo I, «Nuovi annali di Costruzione, Arte e Industrie di Sicilia», Palermo 1870.

[55] I «Pricipi fondamentali» esposti da Giarrusso nella relazione allegata al piano, sono preceduti da una breve analisi sull'impianto della città, in cui vengono riportate le stesse considerazioni fatte dal Basile: «*Se noi guardiamo la pianta attuale di Palermo, fatta anche astrazione delle due strade primarie Toledo e Macqueda che la divisero in quattro parti in epoche recenti, troviamo una certa ortogonalità che fa supporre il principio antico della sua costituzione. Tutte le strade antiche o moderne, comprese le due principali arterie sono strette e non rispondono ai bisogni e agli svolgimenti dell'odierna civiltà. Questo difetto è difficile a correggersi come ad esempio il corso Vittorio Emmanuele che chiederebbe un dispendio enorme per l'acquisto di case che la limitano e converrebbe aprire una nuova strada in suolo attualmente occupato da vicoli e casupole con valore assai minore*». (G.B.F. Basile, *Una strada novella in Palermo e la sua importanza*, in «Giornale di Antichità e Belle Arti», 1-9, 1863).

[56] Nel piano regolatore la delimitazione (via Lincoln - piano dei Porcelli - quartiere Borgognoni - piazza della Noce - piazza Ucciardone) fra piano di risanamento e piani di ampliamento, viene proposta come perimetrazione della nuova cinta daziaria, «*la quale essendo formata da tre grandi rettifili, può con la maggior facilità venir sorvegliata, e tale progetto si crede possa riuscire al miglioramento degli introiti daziari a preferenza di quelli sinora studiati per costruire un muro di cinta, dapoichè si raggiunge lo scopo con una spesa assai minore, senza notare che tale muraglia soffocherebbe la nuova città, come gli attuali baluardi l'antica. Queste tre strade siccome non racchiuderebbero l'intera nuova cinta daziaria, potrebbero essere sussidiate da parte delle contrade Sampolo, Monte Pellegrino ed Acquasanta, dalle altre linee di confine tracciate dal piano regolatore del mandamento Molo e così pure dal lato del mandamento Oreto*». (*Relazione sul Bonificamento della Città presentata alla Giunta Comunale dagli Assessori Paternostro e Scichilone*, op. cit., pp.277-278).

[57] Il tessuto urbano dell'Albergheria (antico quartiere della moschea) e del Capo (antico quartiere degli Schiavoni), era caratterizzato dagli innesti dei «darbi» sull'asse principale (via Albergheria) dove si attestano gli isolati regolari caratterizzati da lotti cellulari; per consentire l'utilizzo degli spazi di pertinenza viene introdotto l'*azziqqa*, o vicolo cieco, che consente lo sviluppo di un'aggregazione abitativa più complessa per la vasta gamma tipologica realizzata. I vicoli, spesso chiusi sulla strada, costituivano il passaggio dallo spazio pubblico a quello privato. Sull'aspetto della persistenza e diffusione dell'urbanistica musulmana: AA.VV., *Vicoli e cortili. Tradizione islamica e urbanistica popolare in Sicilia*, Palermo 1984; E. Guidoni, *L'arte di progettare le città*, op. cit., pp.7-23. Nei primi decenni dell'Ottocento, esistevano a Palermo 326 fra vicoli e cortili: V. Migliore, *Itinerario per le vie, piazze, vicoli e cortili di Palermo*, Messina 1824, rist. anast., Bologna 1978.

[58] A questo ambito appartiene la monumentale via Alloro sede, in quella parte, delle più prestigiose dimore nobiliari (XVII-XVIII sec.): Naselli, Castrofilippo, Bellacera, Bonagia, Diana, Sciara Notarbartolo, Rostagno, Monroy, La Rosa, Sambuca, Calvello, Abatellis, Petrulla: G. Lo Jacono, *Studi e rilievi di palazzi palermitani dell'età barocca*, Palermo 1962; R. La Duca, *Repertorio bibliografico degli edifici pubblici e privati di Palermo*, Palermo 1994.

[59] Sulla lottizzazione degli Orti Carella: G.B.F. Basile, *Sul terreno Carella e via Sangue di Cristo*, in «Giornale di Antichità e Belle Arti», 25 gennaio 1864; sulla lottizzazione della Contrada Madonna dell'Orto, vedi Appendice n. L

[60] Questi brani della città storica sono stati oggetto di studio in rapporto alla tipologia del tessuto urbano, sul tema si segnala: L. Vagnetti, *Lo sudio obiettivo delle strutture urbane e il rilievo urbanistico del centro storico di Palermo*, in «Quaderno» n. 2/3 dell'Istituto di Elementi di Arch. e Ril. dei Monum. della Facoltà di Architettura di Palermo, maggio 1964; M.E. Baldi, *Cultura, urbanistica e rinascita della città*, parte seconda, Palermo 1983; P. Marconi, *Manuale del recupero del Centro Storico di Palermo*, Palermo 1997, pp.193-223.

[61] Fra il 1861 e il 1881, la popolazione aumenta da 194.463 abitanti a 244.991; nella città antica ne risiedevano 205.712. In particolare, 91.688 abitanti vivevano nelle 18.246 abitazioni definite «catoi» secondo il «*Censimento della popolazione del Regno d'Italia del 1881*», vol.1°, parte II, edito dal Ministero di Agricoltura, Industria, Commercio. Direzione Generale di Statistica: E. Inzerillo, op. cit., p.39, nota 52. Sulla tipologia, le caratteristiche e le condizioni igienico-ambientali dei catoi, si riporta: «*In quanto ai catodii ritenuti dalla Commissione come dannosi alla pubblica salute io sono di accordo con essa e li vorrei immediatamente chiusi, perchè avendoli io personalmente visitati uno per uno li ho trovati talmente umidi, mancanti di aria e di luce da ritenerli assolutamente inabitabili, però l'articolo 46 e 47 della legge sulla Sanità Pubblica non dà norme precise con le quali io potrei dare un parere esatto su detti catodi se si trovino o pur no in contravvenzione alla legge, del resto a deliberare ciò credo che dovrebbe essere nominata apposita Commissione*». (Sul «*Rapporto della Commissione Igienica del Mandamento Monte di Pietà- dell'ingegnere comunale C. De Stefani*, Allegato C - 7/9 aprile 1885). Si segnala inoltre un'efficace e realistica descrizione di Gustavo Chiesi che dedicò alla Sicilia un appassionato saggio: «*È in questo quartiere dell'Albergheria, tutto a vicoletti, a chiassuoli, a stretti, a piazzette, a meandri inestricabili, di casupole e casoni, di catapecchie e di casacce, che sembrano prigioni, nere come antri - da cui esce un tanfo inesprimibile di marciume, di sporcizia, di vecchio, di ripugnante - ove il sole, di cui la città ha pur sì largo e duraturo benefizio in tutta l'annata, per la strettezza dei vicoli, per la sporgenza dei tetti secolari, non giunge mai a baciare il suolo, viscido, limaccioso, ingombro da cumuli di immondezze, di righetti: è in questo quartiere, mal dissimulato fra gli splendori del Cassaro e l'apparenza modesta, borghese di Maqueda, che si celano le piaghe più dolorose, e pullulano le maggiori vergogne della grande città. (...) Bisogna vedere quale odioso contrapposto faccia, questo quartiere, al Cassaro ed all'altro ramo di Maqueda, ai nuovi quartieri del mandamento di Castellammare, ai villini che son fuori dei Quattro Canti di Campagna ed all'Olivuzza: alle aristocratiche dimore di via Butera e del Foro Italico, della via Lincoln e della Favorita, a tutte quelle località insomma, dentro e fuori della città, che fanno di Palermo la città del sole, della luce, dell'aria pura, della salute per eccellenza!*» (G. Chiesi, *La Sicilia illustrata nella storia, nell'arte dei paesi*, Milano 1892, p.53).

[62] Nella fase di elaborazione dei piani, il Disegno di Regolamento Edilizio, redatto dall'ing. De Simone, non era stato completamente approvato (tranne alcuni articoli come l'art.70). Il primo regolamento (1868) dopo la legge (1865) che ne dava facoltà ai Comuni, non era più adeguato allo sviluppo della città per la deficitaria regolamentazione dell'attività edilizia dei privati. L'Amministrazione, in mancanza di strumenti appropriati, aveva fatto ricorso al regolamento del 1843, sostenendo che non era mai stato abrogato, sul tema in generale, si veda: A. Casamento, *Statuti e Regolamenti Edilizi a Palermo dal Medioevo all'Ottocento*, in «Storia dell'Urbanistica», 1995, pp.137-150.

[63] Anche tenendo conto della gradualità delle demolizioni, a regime, circa 18.000 abitanti avrebbero dovuto spostarsi nelle zone adiacenti il perimetro murario: E. Inzerillo, op. cit., p.40. Non è chiaro, ma è evidente, che non poteva trattarsi degli abitanti dei catoi.

[64] Rispetto alla stesura del 1885, il piano viene ridimensionato in rapporto alle demolizioni nella città antica, tenendo conto che era stata redatta, dall'ing. N. Mineo, una carta in cui venivano indicati i casi di colera, con la denominazione delle strade: «*Piano dimostrativo dei casi di colera avvenuti nella città di Palermo durante l'epidemia del 1885*» (Cfr. C. Barbera Azzarello, op. cit., scheda 261).

[65] «*I giardini pubblici sono uno dei fattori della salubrità di una città, e gli alberi che trovano nelle piazze aria e luce in abbondanza, danno ossigeno, risanano il suolo e li abbelliscono; queste piazze così costituite sono i polmoni della città, le quali riescono dotate di maggiore areazione quanto più vasti e numerosi saranno questi spazi, dove tutti i cittadini, ed in specie i vecchi ed i fanciulli trovano una aria pura, quasi come quella della campagna (...) Le grandi capitali hanno dei parchi immensi, tali il Bois de Boulogne dell'estensione di 847 ettari, e il Bois de Vincennes di 800 a Parigi, Saint James Park, Hyde Park, Regents Park, Green Wich Park a Londra, e il parco centrale della superficie di 344 ettari a New York. Nella nostra città ha maggiore superficie il Giardino Inglese di circa 7 ettari; viene quindi la Villa Giulia, delizia della nostra cittadinanza dell'estensione di 6 ettari, e il Giardino Garibaldi di mq.11.000*». (*Relazione sul Bonificamento della Città presentata alla Giunta Comunale dagli Assessori Paternostro e Scichilone*, op.cit., Allegato DD).

[66] Nella contrada del Papireto, il generale Giuseppe de Tschiudy, comandante delle truppe borboniche in Sicilia, nel 1832 aveva fatto impiantare una villa detta «Papiretana», poi distrutta durante le sommosse del '48: R. La Duca, *Vicende urbanistiche di Palermo*, op. cit., pp.127-128; id., *La villa Papiretana*, in «La città perduta», vol.I, Napoli 1975, p.70.

[67] Il primo orto botanico di Palermo era stato impiantato nel baluardo di Porta Carini nel 1781, su questa ubicazione e in generale sull'Orto Botanico, si veda: A.I. Lima, *L'Orto Botanico di Palermo*, Palermo 1978. Sugli «squares»: G.B.F. Basile, *Lo square in piazza Marina*, in «Giornale di Antichità e Belle Arti», n. 13, 1864; V. Capitano, *Piazza Marina a Palermo*, Palermo 1974.

[68] Su questo tema, si rimanda a: G. Pitrè, *Feste patronali in Sicilia*, Palermo 1900 (rist. anast. 1978), alla voce «Palermo»; A. Buttitta, M. Minnella, *Pasqua in Sicilia*, Palermo 1978; R. Santoro, *Il carro del festino, storia dei carri di S. Rosalia*, Palermo 1984; M.C. Ruggieri Tricoli, *La città in scena: Palermo nell'età borbonica*, in «Storia dell'Urbanistica», Sicilia/1, 1989.

[69] In particolare, le ville: Florio, Serradifalco, Withaker, Paino, Isnello, Trabia, Bordonaro, Amato, Ranchibile, Castelnuovo, Spina, Cupane; (vedi nota 11). Sulla rappresentazione del territorio, De Seta e Di Mauro fanno un confronto fra la pianta (1885) edita dal Vallardi (coeva al primo piano del Giarrusso) in cui l'immagine è quella settecentesca dei giardini e delle ville, e quella di Vella-Gambino (1895) in cui sono registrate la nuova edilizia e le nuove lottizzazioni: C. De Seta, L. Di Mauro, *Le città nella Storia d'Italia. Palermo*, op. cit., figg. 105-108.

[70] Si rimanda, in generale, a: E. Guidoni, *Gli spazi, i monumenti, i materiali: storia e interpretazioni/ La piazza come luogo del progetto*, in «La piazza storica italiana», Venezia 1992, pp.51-76. In particolare, si veda: R. Giuffrida, *Le piazze di Palermo*, Palermo 1982.

[71] Alle attrezzature ospedaliere esistenti, nel 1858 si era aggiunto un «Ospedale Meretricio», nel cinquecentesco Convento dei Padri Olivetani, adiacente al bastione dello Spasimo. Sul tema in generale, si veda: G. Carta, *Il sistema ospedaliero nel centro storico di Palermo*, Palermo 1969.

[72] G.B.F. Basile, *Sul terreno del Teatro Massimo di Palermo*, in «Giornale di Antichità e Belle Arti», 27 giugno 1865; sui teatri di Palermo, si rimanda a: A. Mazzamuto, *Teatri di Sicilia*, Palermo 1989, pp.16-28, 68-69, 89-160; A.I. Lima, *Storia dell'Architettura Sicilia Ottocento*, op. cit., pp.134-138.

[73] Abbandonata l'idea dell'adozione dei portici, le cortine perimetrali della piazza furono completate nei decenni

successivi: Palazzo Utveggio (Armò, 1914), Cinema Massimo (Sant'Angelo, 1921). Il Teatro, dopo la morte del Basile (1891), fu completato dal figlio Ernesto che si occupò anche della sistemazione della piazza: progetto generale dell'illuminazione e prototipi dei lampioni (1893), rifacimento del Palazzo Francavilla (1893-96), progetto dei chioschi Ribaudo (1894) e Vicari (1897): S. Caronia Roberti, *Ernesto Basile e cinquant'anni di architettura in Sicilia*, Palermo 1935; G. Pirrone, *Studi e schizzi di Ernesto Basile*, Palermo 1976; id., *Ernesto Basile e la tradizione siciliana*, in «Ernesto Basile architetto», Venezia 1980; R. Bassagalia, *Il Liberty siciliano*, in «Storia della Sicilia», vol. decimo, Napoli 1981; M.C. Sirchia, E. Rizzo, *Il Liberty a Palermo*, Palermo 1992.

[74] *«Sistemazione e decorazione della piazza Ruggiero Settimo»* (Delibera 28 marzo 1867 - ASCP). Il progetto approvato dal Consiglio (6 gennaio 1864) era stato oggetto di discussione sull'opportunità di concedere ai privati i terreni dell'area di risulta; analogamente si era acceso un dibattito sull'unità progettuale (decorazione), fermi restando i parametri sull'altezza degli edifici e l'inserimento dei portici; prevalse l'opinione di D. Marvuglia sul margine di libertà delle decorazioni. I progetti sono stati pubblicati da A.I. Lima, *Palermo: via Libertà 1848/1851*, op. cit., illustrazioni n. 48 e 49. Su Damiani Almeyda, si rimanda a: A.M. Fundarò, *Qualità antiche e scientifiche in architettura. Note su Damiani Almeyda*, in M. Giuffrè, G. Guerrera (a cura di), *G.B.F. Basile, Lezioni di Architettura*, op.cit., pp.249-256.

[75] Con la costruzione del nuovo Municipio, l'antico Palazzo di Città doveva essere destinato a nuovo museo civico; l'idea non fu mai realizzata e la Piazza Pretoria, con la sistemazione del livello stradale della via Maqueda, fu completata con la scalinata (1861). La ristrutturazione (1875) del Palazzo delle Aquile (Municipio) era stata eseguita da Damiani Almeyda con la collaborazione di G. Bonomo per gli interni; in generale, si veda: P. Culotta, *Il Palazzo delle Aquile, origini e vicende del palazzo comunale di Palermo*, Palermo 1980.

[76] Il riuso degli ex beni ecclesiastici, anche per le attrezzature scolastiche, aveva impedito la costruzione di nuovi edifici; nel piano, la dislocazione delle scuole veniva rimandata all'Ufficio di Istruzione Pubblica, che ne aveva previste due per Mandamento. Non è chiaro a che livello di istruzione si facesse riferimento, tenendo conto che la citata legge Casati prevedeva: istruzione primaria e secondaria (classica e tecnica) e l'istituzione di molte scuole serali per combattere l'analfabetismo. Fra i nuovi edifici costruiti tra la fine dell'800 e gli inizi del '900 a Palermo, vanno ricordati: la scuola «Francesco Crispi» ormai distrutta, La «Francesco Ferrara» in piazza Magione, la «Perez» nell'omonima via, la «Niccolò Turrisi» poi ceduta alla Croce Rossa, la «Turrisi Colonna» in piazza Marmi, e la «Isidoro La Lumia». R. La Duca, *La scuola tanti anni fa*, in «La città perduta», terza serie, Palermo 1977, pp.75-77. Per le scuole materne (Mastre o Scuolette) era stata costituita la «Società degli Asili di Palermo», con lo scopo di sostituire le arretrate ed insalubri strutture dislocate nei Mandamenti con i moderni giardini d'infanzia: *Relazione Paternostro e Scichilone*, op. cit., pp.56-57.

[77] L'Addizione Regalmicea (1778, Quattro Canti di Campagna) era stata realizzata con lo stesso modulo (90 canne) utilizzato per la regolarizzazione (1567) ed il prolungamento (1581) del Cassaro, spostando il centro sulla croce di strade (Quattro Canti di Città); in sequenza modulare era stato realizzato il primo tronco (a tre corsie) della via Libertà fino al Reclusorio delle Croci. La piazza, prevista da Giarrusso come limite settentrionale del piano (attuale piazza Vittorio Veneto), è ottenuta misurando cinque moduli. (Vedi carta tematica a cura di L. Campini).

[78] Il tema della «Galleria» (o strada coperta), con impianto a croce, era già stato sviluppato da Mengoni a Milano per collegare la piazza della Scala con la piazza Duomo: L. Gambi, M.C. Gozzoli, *Le città nella Storia d'Italia. Milano*, Roma-Bari 1988, p.303. La realtà con cui viene a contatto Giarrusso è l'esempio di Napoli; tra le opere più significative della città ottocentesca vi sono le gallerie coperte da volte di ferro e vetro, costruite ai due estremi di via Toledo - Umberto I (sul modello della galleria di Milano) e la Galleria Principe di Napoli, previste dal piano Giambarba del 1884 e poi realizzate (1887-1890): C. De Seta, *Le città nella Storia d'Italia. Napoli*, op. cit., p.263.

[79] Nel progetto per il grande Mercato, studiato da Giarrusso nel 1876, è evidente il riferimento a «Les Halles» di Parigi (1853) di Victor Baltard; anche se non si hanno notizie di suoi contatti diretti, attraverso viaggi nella metropoli francese, si può ricollegare all'esperienza filtrata dal Basile. Come architetto capo, questi era stato invitato, dal Municipio, all'Esposizione Internazionale di Parigi (1867) e, su inarico del Governo Italiano, aveva progettato il padiglione della sezione italiana dell'Esposizione Universale (1878).

[80] Il regolamento edilizio, definitivamente approvato, era costituito da 12 Capitoli (Capo) per un totale di 150 articoli: risultato di un lavoro di confronto con i regolamenti già approvati di Torino, Bologna, Genova, Milano, Venezia, Napoli e Roma. Sugli articoli citati: *Regolamento Edilizio della città di Palermo*, Palermo 1888, Capo IV, *Del Prospetto*, art.47-65.

[81] Il Consiglio delibera di richiedere, alla Cassa Depositi e Prestiti, un mutuo di £ 35.000.000 al «saggio» del 5% estinguibile in 35 anni; dall'intera somma, «5.000.000 saranno contratti nell'interesse della Provincia» (Delibera 24 gennaio 1886 - ASCP, *Mutuo per il Bonificamento della città*).

[82] Il Piano di Risanamento della città di Palermo (Sezione Sancta Sanctorum n. 30, ASCP), approvato con legge n. 344 del 19 luglio 1894 (pubblicata nella Gazzetta del Regno il 28 luglio 1894) in cui all'Art.2 recitava: *«Per l'attuazione del piano è concessa al comune la facoltà di applicare gli artt.12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892; di espropriare le zone laterali alle nuove vie e piazze con le norme sancite dall'art.2 del regio decreto 29 luglio 1886, n. 3983 (serie 3ª); e di chiamare, ai termini degli artt.77, 78, 79, 80 e 81 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, a contribuire nelle spese del piano i proprietari dei beni confinanti o contigui alle opere che saranno eseguite»*, aveva la validità di 25 anni. (Fondo «Ricerca di Mappe e Piani Regolatori dall'anno 1861 all'anno 1977» - R.D. 344 - *Approvazione per causa di pubblica utilità del piano di risanamento della città di Palermo* - All.19 - ACS).

[83] *«Si propone di deliberare l'istituzione di una Sezione Tecnica ausiliaria operante sotto la direzione dell'Ingegnere Capo. Il personale da adibirsi a detta sezione dovrebbe essere il seguente: Capo della Sezione: ing. di 1ª classe Giarrusso destinato al servizio risanamento e ampliamento; due ingegneri capi squadra in dipendenza del Capo della Sezione; quattro ingegneri ajutanti addetti alla Sezione del Piano Regolatore: Purpura, La Manna, Bracco e Saladino»*. (Delibera 15 maggio 1887 - ASCP, *Istituzione di una Sezione Tecnica de' piani di ampliamento*).

[84] F. Pollaci Nuccio, *L'Esposizione Nazionale e le sue adiacenze*, Palermo 1892; U. Di Cristina, B. Li Vigni, *La Esposizione Nazionale 1891-92*, Palermo 1989. Si segnalano inoltre le piante allegate: alla *Guida di Palermo* di V. Somma, O. Merlo del 1891-92 in cui viene indicata l'area «Locale dell'Esposizione Nazionale '91-'92»; alla guida: *«Esposizione Nazionale in Palermo anno 1891-1892». Guida Illustrata*, Napoli-Palermo 1891, in cui, fuori campo, è riportato il piano generale dell'Esposizione Nazionale 1891-92 di Palermo; pianta Treves (edizione 1891): C. Barbera Azzarello, op. cit., scheda n. 276; C. De Seta, L. Di Mauro, *Palermo*, op. cit., p.166; S. Di Matteo, *Iconografia storica della provincia di Palermo. Mappe e vedute dal Cinquecento all'Ottocento*, Palermo 1992, tav.341.

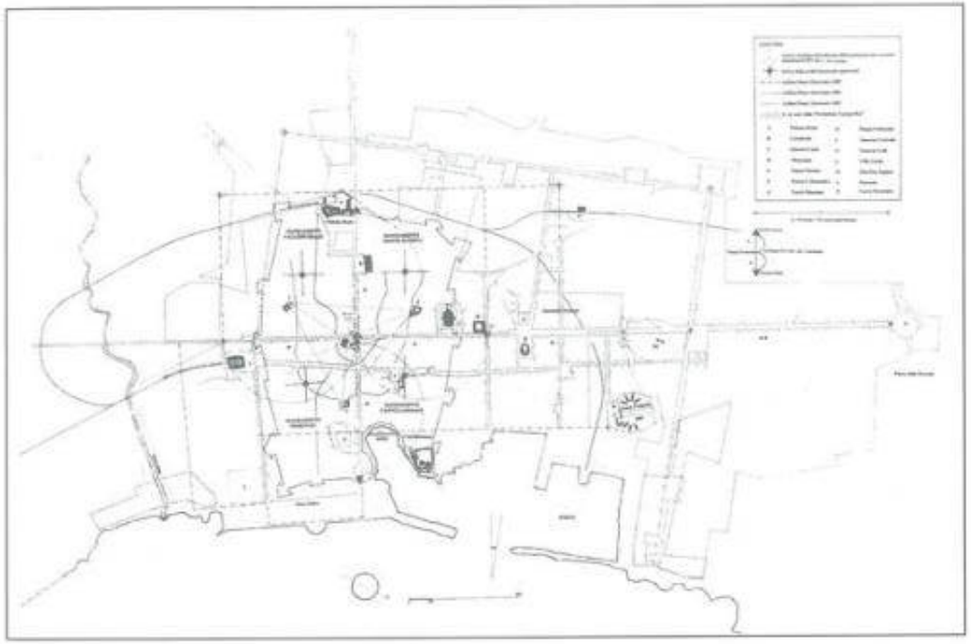
[85] L'esecuzione della via Roma venne divisa in cinque tronchi: 1) Via Lincoln (o Stazione)-via Divisi; 2) via Divisi-corso Vittorio Emanuele; 3) corso Vittorio Emanuele-via Bandiera; 4) via Bandiera-via Bara; 5) via Bara-via Cavour. Il primo tronco ad essere realizzato fu quello n. 3 (corso Vittorio Emanuele-via Bandiera): F. Giarrusso, *La via Roma*, in «Panormus», Anno II, n. 3, agosto-dicembre 1922; R. Zappulla, *L'architettura a Palermo dal 1860 al 1930. Analisi architettonica e ambientale: la via Roma nella città murata*, Palermo 1984.

[86] Sugli sforzi programmatici e progettuali dovuti ad ingegneri ed architetti operanti nella realtà meridionale, si rimanda al saggio critico di E. Guidoni, *L'ideale della perfezione urbana: Borgo e Città Vecchia nei Piani Regolatori*, in Storia della Città n. 51, 1990, pp. 3-12.

[87] E. Guidoni, *L'arte di progettare le città. Italia e Mediterraneo dal Medioevo al Settecento*, op. cit., p. 175.

Si ringrazia per la disponibilità: la Sovrintendente P. Carucci; F. Lorello, L. Arcangeli - Archivio Centrale dello Stato Roma ; la Direttrice E. Calandra, C. Bilello, A. Massa - Archivio Storico Comunale di Palermo; il prof. S. M. Inzerillo. Ha collaborato alle ricerche G. Panzica La Manna.

Questo saggio è stato pubblicato con fondi M.U.R.S.T. 60% 1997.



I/ Schemi progettuali della città XVI-XIX secolo (*Elaborazione L. Campinò*).

APPENDICE N. 1

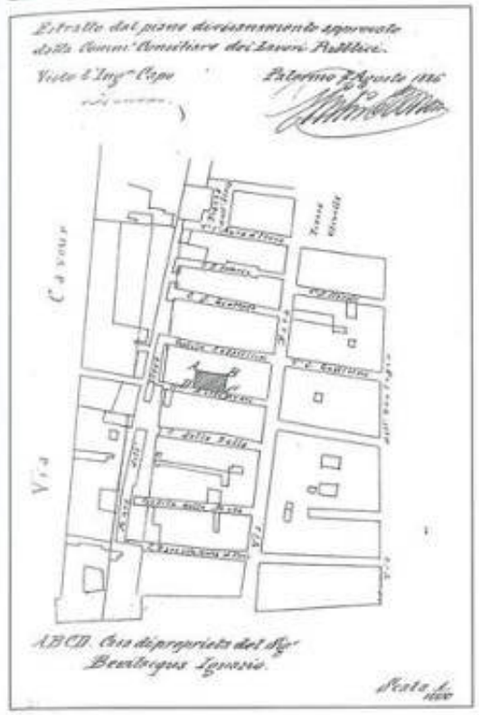
Archivio Centrale dello Stato - fondo ricerca di Mappe e Piani Regolatori.
Archivio Storico Comunale di Palermo - serie annali/sala diplomatica LL.PP.
Archivio di Stato di Palermo -Raccolta di Leggi e Decreti.
Archivio della Società Italiana perla Storia Patria - serie Sala Pitrè.
ESTRATTI, PIANI PARTICOLAREGGIATI, PRELEVAMENTI, CONVENZIONI, VARIANTI 1884 - 1894

a cura di Anna Giordano

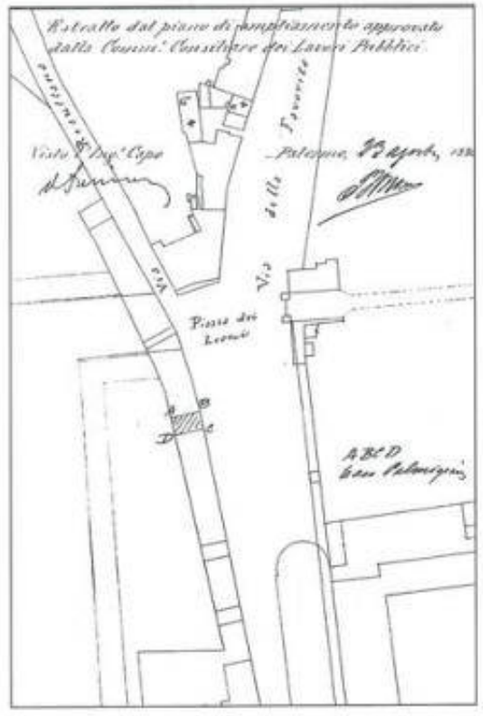
L'esigenza di intervenire razionalmente nella complessità del tessuto urbano sulla base di un piano opportunamente studiato aveva determinato, dal 1860, un iniziale approccio globale nei confronti della città, fino ad allora caratterizzata da assestamenti a carattere settoriale.
Il nuovo scenario determinato dall'annessione al nascente Regno d'Italia ed il mutato quadro legislativo offerto dalla legge n. 2359 (25 giugno 1865) sullo «esproprio per causa di pubblica utilità» e la successiva «per il risanamento di Napoli», n.2892 (15 gennaio 1885), costituivano l'occasione per affrontare il tema del piano regolatore della città, da parte dell'Ufficio Tecnico Comunale, istituito a Palermo nel 1863. Se da un lato, quindi, le disposizioni legislative post-unitarie avevano assegnato il compito ai comuni di pianificare, in una certa misura, l'attività edilizia ed urbanistica, dall'altro si metteva in moto una particolare prassi esecutiva, nel periodo compreso tra il 1884 ed il 1894, per accelerare il processo dello sviluppo urbano.
La sequenza documentaria proposta, elaborata in base alle delibere comunali (dal 1867 al 1892), ai regi decreti (dal 1888 al 1893) ed al materiale grafico (1886-1894), evidenzia la strategica politica urbana perseguita dall'Amministrazione per colmare il vuoto prodotto dal lungo iter amministrativo percorso dal piano adottato. Vennero proposti ed approvati dal Consiglio Comunale, previa approvazione da parte della Commissione Consiliare ai Lavori Pubblici, estratti dal piano generale di ampliamento; piani particolareggiati; sventramenti parziali attuati con prelevamenti di somme dal mutuo destinato al risanamento ; piani parziali di ampliamento di iniziativa privata sulla base di convenzioni regolamentate da compromessi tra i proprietari ed il Comune; varianti al piano in itinere. Si avviò, in tal modo, un processo di urbanizzazione in assenza di un generale strumento di pianificazione che determinò, di conseguenza, una «massiccia speculazione edilizia» da parte della classe detentrice della proprietà fondiaria. Vista la necessità di redigere un piano di ampliamento «indispensabile al risanamento», ma non avendo a disposizione quello regolatore, l'Amministrazione Comunale di Palermo adottò il criterio di pattuire con i proprietari concordando sulle parti dove si sarebbe dovuta attuare l'edificazione di «necessarie fabbricazioni» per consentire l'alloggiamento della popolazione evacuata dalle zone sottoposte alle operazioni di risanamento (delibera 14 luglio 1888- ASCP).
Le convenzioni obbligavano, da un lato i proprietari a cedere, a titolo gratuito, l'area necessaria alle strade ed alle nuove costruzioni, dall'altro, il Comune si assumeva l'onere di provvedere agli espropri degli «sbocchi», alla sistemazione delle strade ed all'installazione dell'illuminazione.
Lungi dal presupposto di «dare alloggio alla povera gente cacciata dai catodii e dai ghetti» (delibera 14 settembre 1888- ASCP) l'operazione si configurava, in realtà, come un vero e proprio «contributo» alle speculazioni private, gravante interamente sul bilancio comunale.
Con i compromessi vennero realizzati vasti piani di ampliamento che interessarono gran parte del territorio extraurbano della città: Archirafi (Vigna Gallo), Guarnaschelli (rione Malaspina-Villafranca), Giachery (piano dell'Ucciardone), Formosa (ampliamento del rione Ranchibile), Radaly (via Libertà), ed altri. Questi ultimi contribuirono alla realizzazione del lungo asse che dalla piazza Ruggero Settimo arriverà diritto alla rotonda della Libertà (attuale piazza V. Veneto). Analogamente, all'interno della città si «bonificavano», demolendoli, interi quartieri e rioni attraverso la pratica dei «prelevamenti», in un clima di emergenza dove le motivazioni igieniche s'intrecciavano, spesso, con gli interessi della nascente classe imprenditoriale.

ESTRATTI

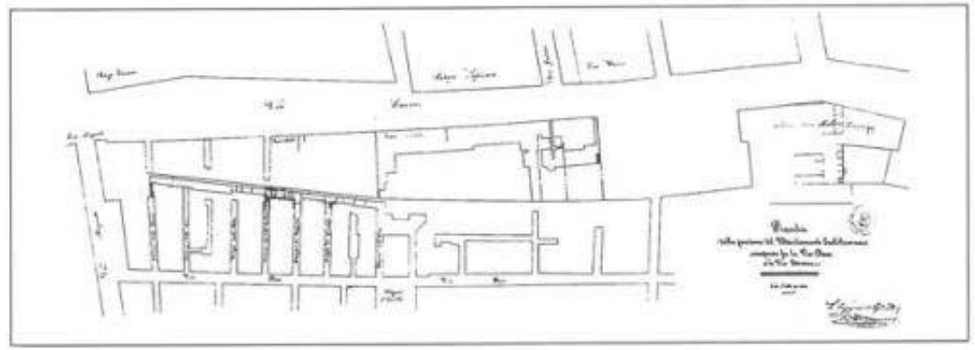
1. Mura dell'Itria, 2. Piazza Leoni, 3. III tronco via Libertà, 4/5. Olivuzza
1) L'estratto (n.22 - S.D. LL.PP.- ASCP) dal piano di risanamento approvato dalla Commissione Consiliare dei Lavori Pubblici (delibera 10 dicembre 1889 - ASCP) riguarda le demolizioni lungo le mura dell'Itria, secondo una più remota (delibera 19 giugno 1867 - ASCP) decisione di aprire nuove strade nel Mandamento Castellammare.
La previsione dell'arteria di comunicazione tra la via Cavour e la via Bara (poi approvata con delibera 6 gennaio 1888 - ASCP) attraverso il cortile del Cappelliere, con un prolungamento sino alla via Forno Giacalone, era studiata in alternativa a quella più comoda tra «il vico dell'Itria con sbocco nella piazza Olivella».
Tali operazioni, previste nelle prime due stesure del piano Giarrusso (1885 e 1886), saranno accantonate nella redazione del piano adottato nel 1889 e, successivamente, approvati con le relative modifiche dal piano definitivo, reso esecutivo con il decreto del 1894.
Quest'ultimo prevederà (tav.V R.D. n. 344 - ACS) l'abbattimento degli edifici lungo le mura (come nella prima stesura del 1886), onde consentire la creazione di una nuova strada (attuale via S. Spinuzza) che confluisse, parallelamente alla via Cavour, nella via Macqueda, lungo la quale nuove costruzioni avrebbero dovuto allinearsi nel tratto orientale del largo sbocco in via Cavour, già realizzato all'altezza del cortile Lettigbieri (poi vicolo).
Si rinunciò, al contrario, alla demolizione di alcuni edifici ubicati tra la piazza dell'Itria e tra questa e la via Cavour, secondo quanto previsto dal piano del 1886.
La nuova strada tracciata si inseriva, così, nel tessuto urbano compreso tra le vie Cavour e Bara, modificando l'originaria morfologia viaria caratterizzata dall'innesto di stretti cortili chiusi, fra loro paralleli, lungo un asse principale (via Bara).
In realtà, come si legge nella «Pianta della porzione del Mandamento Castellammare compresa fra la via Bara e la via Cavour», firmata dall'ingegnere di Sezione esterno, Francesco Torregrossa (n.28 S.D. LL.PP. - ASCP), la



2/Estratto del piano di risanamento approvato dalla Commissione Consiliare dei Lavori Pubblici. Palermo 7 agosto 1886 (n. 22 - S.D. LL.PP. - ASCP).



4/Estratto dal piano di apliamento approvato dalla Commissione Consiliare dei Lavori Pubblici. Palermo 23 agosto 1886 (n. 23 - S.D. LL.PP. - ACP).



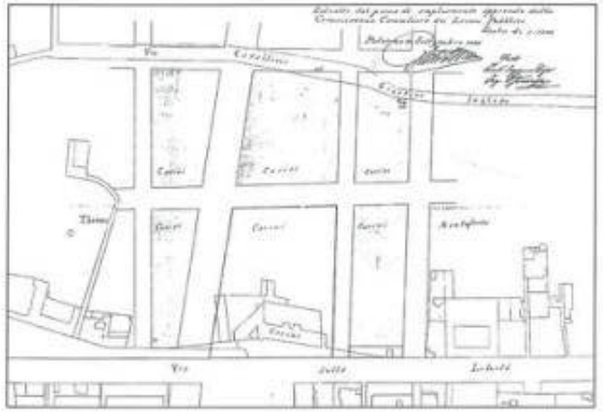
3/Pianta della porzione del Mandamento Castellammare compresa tra la via Bara e la via Cavour (n. 28 - S.D. LL.PP. - ASCP).

denominazione «cortile» aveva sostituito l'appellativo originario. «Chiasso della Bara» diveniva «Cortile Bara alle Mura dell'Itria»; «chiasso dell'Itria» divenuva «Via Mura d'Itria»; «Chiasso delle Mura» si modificava in «Cortile delle Mura»; «Chiasso della Palla» in «Cortile della Palla»; «Chiasso dei Lettighieri» nel cortile omonimo come per il «Chiasso dei Cappellai» e il «Chiasso S. Giuseppe».
Nello stesso documento figura ancora la pianta del «Baluardo Sordo Muti e Lampedusa» e la zona compresa tra quest'ultimo e la piazza Olivella che, secondo le previsioni delle successive stesure del piano sarà sventrato per consentire l'apertura della via Roma in direzione della via Ingham, già «Strada Garibaldi».

2) Ai confini con il Parco della Favorita e con la borgata di Resuttana veniva tracciato il collegamento fra piazza Leoni (punto d'incrocio tra le vie Sampolo, della Favorita e Resuttana) e la via della Libertà (n.23 - S.D. LL.PP. - ASCP).
Per la sua realizzazione, il Comune si serviva della convenzione con il principe Formosa riguardante l'ampliamento del rione Ranchibile (delibera 27 luglio 1887 - ASCP). Questi si impegnava a cedere, gratuitamente, quella parte di terreno di sua proprietà necessaria ad attuare la «strada traversa collo sbocco 'a Leoni» che ortogonalmente alla rotonda di via Libertà (prolungamento della via Rapisardi in poi) avrebbe condotto all'entrata del grande parco borbonico alle pendici del Monte Pellegrino.
Con lo stesso progetto si prevedeva il nuovo allineamento stradale del tratto (attuale via del Fante) della via Sampolo, tra la Porta dei Leoni ed il piazzale antistante la villa Afroldi.

3) Gli estratti (n. 85 a/b - S.D. LL.PP. - ASCP) dal piano di ampliamento approvato dalla Commissione Consiliare dei LL.PP. si riferiscono alla lottizzazione, recepita nel piano approvato nel 1886, delimitata ad est dalla via Libertà (poi Real Favorita) ed ad ovest dal tracciato della via Cavallacci (attuale via G. Leopardi), di cui si prevedeva la rettifica, fino al Giardino Inglese; la via Villabianca (a sud) e l'attuale via G. Pipitone Federico (a nord) completavano la perimetrazione.
Nella lottizzazione ricadevano le proprietà private dei signori Monteforte ed Artale (Carini); quest'ultimi possedavano l'edificio ubicato di fronte la piazza A. Gentili, poi villa Zito, (attuale sede della fondazione Mormino).
Tra il documento del 23 giugno del 1886 ed il secondo del 23 settembre dello stesso anno, trasmesso dall'ing. F. Giarrusso all'ing. capo De Simone, il progetto subisce alcune modifiche: si raddoppiava (da 15 a 30 m) la larghezza della sede stradale, attuale via Notarbartolo, che dall'Acquasanta giungeva alla piazza Malaspina, oltre la via della Libertà. Risultavano, in tal modo, ridotte le aree dei due lotti (proprietà Carini) destinati alle nuove edificazioni.
4) L'estratto (n.20 - S.D. LL.PP. - ASCP) dal piano di ampliamento approvato dal Consiglio Comunale (delibera 9 luglio 1886 - ASCP), viene definito a sua volta come «estratto» dal piano generale.
Analogamente agli altri documenti è evidenziata l'area (ABCD) nella quale si richiedeva di poter costruire un edificio da parte di un privato (G. Taormina); la tavola riporta la firma dell'ing. capo De Simone e dell'ing. Bonomo, disegnatore dell'Ufficio Tecnico Comunale.
La zona è quella ricadente nell'estremo versante nord-ovest della città e riguarda la parte relativa alla lottizzazione compresa tra la via Guglielmo il Buono, la piazza Olivuzza (attuale piazza Principe di Camporeale) e la via omonima.
Quest'ultima viene rettificata (ad ovest) in direzione della Zisa; l'asse avrebbe così collegato, secondo le previsioni del piano approvato nell' '86, il Teatro Massimo al castello normanno della Zisa, attraversando la zona (della quale si prevedeva la demolizione) dietro il corso Volturno, a sud della piazza dei Marmi (oggi piazza V. E. Orlando).
Il nuovo ampliamento della contrada denominata Madonna dell'Orto, non incluso nelle previsioni del piano redatto dall'ing. Luigi Castiglia e, viceversa, compreso nel piano sopra citato, subirà ulteriori modifiche nella successiva redazione del piano relativo alle «opere urgenti di risanamento».

5/Estratto dal piano di ampliamento redatto dall'Ufficio, 23 giugno 1886 (al. 85a - S.D. LL.PP. - ASCP).

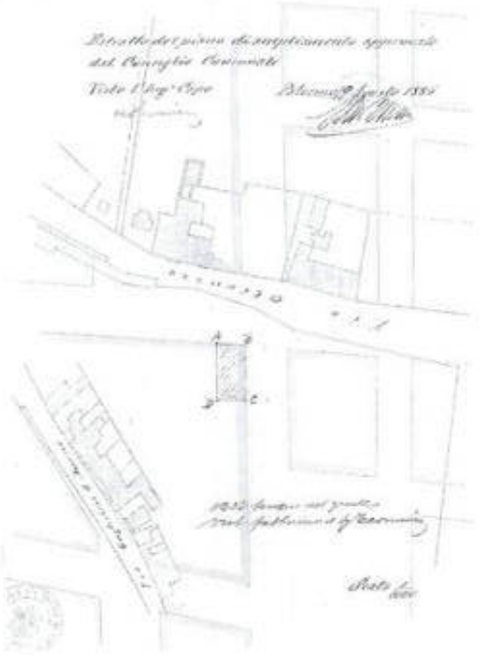


6/Estratto dal piano di ampliamento approvato dalla Commissione Consiliare dei Lavori Pubblici. Palermo 23 settembre 1886 (n. 85b - S.D. LL.PP. - ASCP).

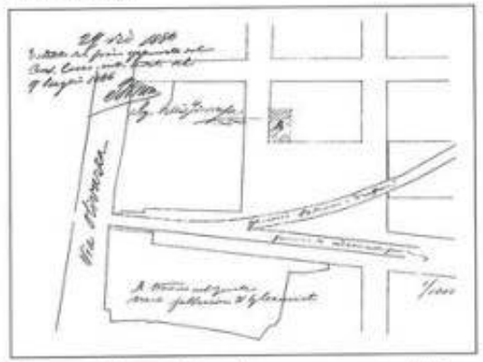
5) Lo «estratto dal piano approvato dal Consiglio Comunale nella seduta del 9 luglio 1886» (n.21 - S.D. LL.PP. - ASCP), datato 27 dicembre 1886 e firmato dall'ing. Felice Giarrusso, riguarda la costruzione di un edificio nel terreno ricadente su un lotto destinato alla nuova edilizia, da parte di un privato.
La zona, posta a nord-ovest della città, era delimitata dal corso Olivuzza (a sud) e dalla linea ferroviaria dal alto occidentale, in prossimità della diramazione Palermo-Trapani (in direzione della stazione Lolli) e Palermo-circonvallazione (in direzione del porto).
Rispetto alle prime stesure del 1885 l'area rappresentata è oggetto di alcune modifiche, successivamente recepite dal piano del 1886. Nelle precedenti versioni, infatti, era previsto un isolato nella zona, ora lasciata libera, antistante il lotto oggetto della richiesta di edificazione.

PIANI PARTICOLAREGGIATI

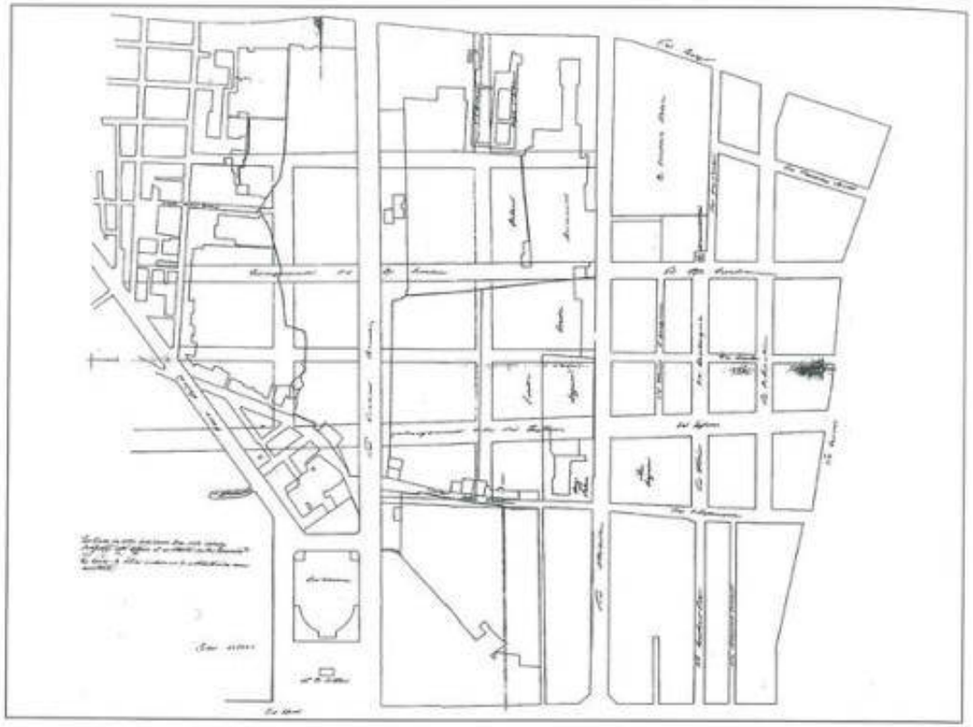
1. Mandamento Molo, 2. Madonna dell'Orto
1) Il «Piano regolatore d'ampliamento nel Mandamento Molo, in cui ricade il prolungamento della via Scordia e Fontana», venne approvato, ad unanimità, dal Consiglio Comunale nella seduta straordinaria del 27 febbraio 1886 (ASCP); successivamente (delibera 21 dicembre 1886 - ASCP) si destinava una quota del bilancio del 1887 per la costruzione della via «delle Fontane» che sboccava nella via Emerico Amari.
L'approvazione seguiva la fase di pubblicazione prevista dagli articoli 17 e 18 della legge n.2359 del 1865; il piano redatto dall'Ufficio Tecnico era stato sottoposto all'esame della Commissione Consiliare dei Lavori Pubblici, la quale aveva approvato il prolungamento della via Principe di Scordia (relativamente al tratto compreso tra la via Stabile ed il Corso Scinà) nonché il prolungamento, attraverso la rettifica del vicolo delle Palme, della via Villaermosa.
Il «piano particolareggiato di strade da aprirsi nel rione compreso tra la via Stabile e corso Scinà» (n.54 - S.D. LL.PP. - ASCP) prevedeva, contemporaneamente, il prolungamento della via Ingham, parallelamente al tratto già approvato, al di là della via Emerico Amari e del corso Scinà.
Lo «elargamento della via Scordia compreso nel piano regolatore del rione tra via Stabile e Scinà» (delibera 14 agosto 1887 - ASCP) era diviso in tre tronchi; l'Ammini-



7/Estratto dal piano di ampliamento approvato dal Consiglio Comunale. Palermo 19 agosto 1886 (n. 20 - S.D. LL.PP. - ASCP).



8/Estratto dal piano di ampliamento approvato dal Consiglio Comunale nella seduta del 9 luglio 1886. 29 dicembre 1886 (n. 21 - S.D. LL.PP. - ASCP).



9/Piano Particolareggiato di Strade da aprirsi nel rione compreso tra le vie Stabile e Scinà (n. 54 - S.D. LL.PP. - ASCP).

strazione aveva già trattato, per l'esproprio, con i proprietari degli immobili del primo tronco: Sac. Gaetano Briuccia, sig. Andrea e fratelli Cuccia, sig. Domenico Cannizzo, Princ. Paternò, vedova Pirandello, sig. Giov. Pietro Vercanzo. Successivamente (delibera 17 dicembre 1888 - ASCP) si prelevavano le somme dal piano generale per il terzo tratto della via Principe Scordia, per il prolungamento di via Carella ed il completamento di via delle Fontane.

Il sistema delle arterie principali (via E. Amari, via Stabile, via Ingham, via Principe di Scordia) tracciato nel piano era, a sua volta, intersecato da altre arterie ad esse perpendicolari che generavano una lottizzazione a griglia modulare nella zona retrostante la piazza Ruggero Settimo.

In seguito all'approvazioneone del piano regolatore di questo rione (R.D. 27 giugno 1886 - ASP), limitatamente alle sedi stradali, il Consiglio Comunale richiedeva (delibera 5 agosto 1888 - ASCP) al Governo Centrale il prelevamento, dal piano generale del 1886, delle somme riguardanti le opere di risanamento dei cortili Cannata e Gilberto al Borgo per abbattere «le luride case» e sanare «uno dei più funesti locali d'infezione».

Con lo stesso criterio si richiedevano, contemporaneamente, prelevamenti di altre zone non interessate da un «urgente bisogno di risanamento» come gli isolati posti dietro l'Ospedale di S. Francesco Saverio, quelli tra la piazzette Mongitore, cortile Suocera e Nuora (rione Albergheria) e, infine, gli isolati tra la piazza Kalsa ed il Foro Italico (rione Kalsa).

Nella mappa n. 33, particelle n. 82 e n. 83, relativa al piano di risanamento generale - Mandamento Molo (n 30 S.D. LL.PP. - ASCP), veniva segnato il nuovo tratto di strada che, proseguendo oltre il corso Scinà, sboccava nella via Dalia e si ricollegava alla via del Canto.

Contemporeneamente si autorizzava la creazione, attraverso una serie di operazioni di sventramento, di nuove arterie nella zona orientale; esse collegavano, parallelamente alla via Borgo Nuovo, il corso Scinà e la via Dalia, mentre, in direzione est-ovest, la via Quintino Sella collegava la piazza Francesco Nascè all'incrocio determinato dalle vie Scinà, Scordia e Borgo Nuovo.

Venivano aperte, inoltre, le vie del Medico, Raquiserni, Anime Sante, Forno e Stecca, continuando con il taglio di gran parte del tessuto edilizio esistente.

Nel Piano Particolareggiato di Risanamento del Mandamento Molo, Borgo e Borgo Nuovo, trasmesso al Governo Centrale, (tav.VI - R.D. n.344 - ACS) risultano evidenziati gli isolati sui nuovi allineamenti stradali. Erano stati già approvati (delibera 11 ottobre 1889 - ASCP) i prolungamenti delle vie Ingham e Carella, precedentemente respinti dalla Commissione Consiliare dei LL.PP. (n.54 S.D. LL.PP. - ASCP).

Attraverso lo sventramento del tessuto urbanistico ed edilizio compreso tra l'attuale piazza Don Luigi Sturzo e la via E. Amari (con la conseguente scomparsa delle vie Rammacca, Carbone, dello Spezio), si decise di aprire un nuovo tratto che dalla via Ingham sfociasse nella piazza

10/Piano di Risanamento della città di Palermo. Mandamento Molo. Mappa N. 33. Parcelle n. 82 e 83 (n. 30 - S.D. LL.PP. - ASCP).

F. Nascè; allo stesso modo, un altro tratto (prolungamento della via Carella) collegava le vie Stabile ed Emerico Amari.

Nella zona a sud-est del Politeama verranno progettati una piazza rettangolare (attuale piazza I. Florio) e una sistemazione a verde (mai realizzata) tra le nuove costruzioni che si estendevano, longitudinalmente, tra le vie La Marsa e del Borgo (oggi via F. Crispi).

2) Il Consiglio Comunale approvava, ad unanimità, il «piano di ampliamento» nella Contrada Olivuzza Madonna dell'Orto, definito come «Estratto del Piano Generale» allo studio dell'Ufficio Tecnico (delibera 9 luglio 1886 - ASCP).

Lo scopo della «prelevazione» era quello di rimediare alla costruzione di «fabbriche senza regole e senza permesso veruno» che sorgevano nel terreno Li Muli, lungo la via Olivuzza e, nei giardini adiacenti, in contrada Madonna dell'Orto; si voleva, inoltre, scoraggiare la costruzione di altri edifici, viste le numerose domande di «fabbricazione» in rapporto al polo di attrazione esercitato dalla presenza della stazione ferroviaria urbana dei Lolli.

L'Ufficio dei LL.PP. «si fece sollecito di studiare il sistema di strade traverse in quella località» con un piano di ampliamento dei terreni compresi fra: piazza S. Francesco di Paola, via Malaspina, via Lolli, piazza Olivuzza e parte di via Serradifalco, via Whitaker, piazza e via Zisa, piazza Ingastone, via D'Ossuna, corso Alberto Amedeo, piazza Marmi e via della Filippina.

Successivamente, si richiedeva la «sovrana sanzione» della Regia Prefettura (delibera 7 novembre 1886 - ASCP), dopo che il piano era già stato approvato dalla Deputazione Provinciale; in realtà, l'idea di pianificare la zona nord-ovest della città era stata avanzata sin dal 1867 dalla Giunta Comunale (delibera 19 giugno 1867 - ASCP) che, allora, aveva approvato di tracciare alcune strade all'esterno del Mandamento Monte di Pietà: una, dal corso S. Francesco di Paola al centro della piazza Olivuzza; un «elargamento» della via Lolli ed una strada in direzione del bastione Guccia sino alla Zisa.

Il «Piano Particolareggiato di ampliamento della contrada Madonna dell'Orto», redatto dall'Ufficio del Risanamento (a firma dell'ingegnere di 1^classe Felice Giarrusso e del vicecapo ing. Giovanni Moscuzza), venne presentato al Consiglio Comunale il 30 giugno del 1888 e, successivamente, approvato (delibera 27 gennaio 1889 - ASCP) per una spesa di £ 800.000.

In seguito ai reclami presentati da alcuni proprietari di appezzamenti di terreno ricadenti all'interno dei confini del piano (Dabbene, Renda, Romano, Di Maggio, Calabrese ed altri) l'Ufficio del Genio Civile propose al Consiglio un'ulteriore modifica; le polemiche sorte in seguito tra i due uffici fecero ritardare l'approvazione definitiva con il conseguenziale sviluppo di una «fabbricazione irregolare».

Come «Variante al piano Particolareggiato della Contrada Madonna dell'Orto», il progetto fu presentato, ancora, il 30 settembre del 1892, a firma dell'ing. Comunale Giovanni Mallone e dell'ing. Capo Felice Giarrusso.

Approvato dopo il parere favorevole della Commissione Consiliare ai LL.PP., (delibere 16 maggio 1893 e 1° agosto 1894 - ASCP), il piano otteneva, succesivamente, quelli della Giunta Provinciale Amministrativa (18 marzo 1896) e del Consiglio Sanitario Provinciale (11 giugno 1896); infine, veniva inviato al Ministero dei LL.PP. e da lì al Consiglio di Stato (Sezione Grazia, Giustizia e Culti) per l'approvazione definitiva.

Quest'ultimo si riservava di dare il proprio voto favorevole soltanto dopo che il Consiglio Comunale di Palermo avesse deliberato secondo le norme contenute nella legge comunale e provinciale (artt. 162 e 272); esse prevedevano, contrariamente a quanto avvenuto, la doppia votazione, a distanza di 20 giorni l'una dall'altra, per deliberazioni che vincolavano i Comuni per oltre cinque anni (la spesa di £ 800.000 presunta per l'esecuzione delle opere previste dal piano, vincolava il bilancio comunale per 25 anni).

Cosicchè, avendo il Prefetto rispedito il piano al Comune (con nota 8 settembre 1896), il Consigliere Relatore Giovanni Biondillo proponeva (7 settembre 1899), a nome della Commissione Consiliare dei LL.PP., lo schema di una nuova delibera con la quale si richiedeva al Governo l'approvazione del piano, assegnando un termine di 25 anni per la sua esecuzione (secondo quanto previsto dalla legge del '65).

La contrada Madonna dell'Orto, limitrofa alla cinta muraria settentrionale della città, in prossimità della Porta Carini, era compresa tra la via Lolli (nord), la via Porta D'Ossuna (sud), Corso Alberto Amedeo (est) e le piazze Zisa ed Olivuzza (ovest).

Il piano particolareggiato redatto nel 1888 (All.2 - Relazione CC.LL.PP. - SSP), come detto, interessava la parte settentrionale della contrada ed era, precisamente, com-

presa «tra la via Villafranca, piazza e via S. Oliva, Piazza S. Francesco di Paola, via Villa Filippina, piazza dei Marmi, Corso Alberto Amedeo, via e piazza Olivuzza, via Serradifalco, via Lolli, via Malaspina e via Cannatella».
Tale zona, contrariamente a quella compresa tra le vie Olivuzza e D'Ossuna (a sud della contrada), non era stata inserita nelle previsioni di ampliamento conseguenziale al risanamento della città, previsto dal piano del 1889.
La piazza S. Francesco di Paola e la piazza dei Marmi, dove era ubicato il nuovo edificio scolastico elementare già in via di costruzione, costituiscono i nodi salienti della sutura tra la nuova espansione ed il tessuto urbano esistente.
Il progetto, approvato come piano di massima nel 1886, prevedeva lo sviluppo di di una griglia ortogonale per la formazione di isolati regolari, caratterizzati da una tipologia con corte centrale.
Mantenendo alcune delle linee previste dal precedente piano, il nuovo progetto mirava, attraverso la rettifica di alcune strade più interne, a regolarizzare gli isolati che ricadevano nelle zone comprese tra le due linee ferroviarie, di circonvallazione ed occidentale.
Si rinunciava, per mantenere la perfezione topografica, al prolungamento della via Marte(attuale via Paternostro), dietro la chiesa di S. Francesco di Paola sino ai confini ovest del piano (Parco Florio), limitandola sino alla nuova piazza (n. 13) contigua alla linea di circonvallazione.
Tra le principali arterie parallele che da sud a nord scandivano la zona compresa tra le vie Olivuzza e Lolli, si tracciava quella (n. 3) che dalla piazza S. Francesco di Paola giungeva sino alla piazza n. 15, limitrofa alla strada (XVI) confinante col Parco Florio, limite ovest del piano; quest'ultima, già prevista nel piano precedente, partendo dalla piazza Malaspina ed attraversando le vie Lolli, Olivuzza, D'Ossuna ed il corso Calatafimi confluiva, nel corso Pisani.
La via XI (perpendicolarmente alle vie Lolli ed Olivuzza) collegava, in direzione nord-sud, la città antica alla nuova Stazione Lolli, attraversando la via omonima e le vie Olivuzza e D'Ossuna.
Si prolungano: la via La Mantia (dalla via Lolli alla via Olivuzza), già iniziata; la via Polara (anch'essa iniziata), il corso Alberto Amedeo e la via Marte (n. 8) limitatamente al tratto che dalla via Villafranca sboccava nella piazza n. 13, contigua alla ferrovia di circonvallazione.
Nella parte compresa tra le vie Malaspina e Villafranca, si prolungavano i tratti paralleli delle vie Corsi (II), S. Martino (III), Clemente (IV) e Costa (V), in modo da collegare il piano della Madonna dell'Orto al «nuovo quartiere Boscogrande».
Venivano tracciati prolungamenti fuori dal piano e si individuavano i punti in cui erano collocati i passaggi a livello ed i cavalcavia (nella via II e nella via III).
La variante al piano particolareggiato (All.10 - Relazione CC.LL.PP. - SSP), approvata successivamente, modificava il precedente progetto, (tenendo conto dei reclami di alcuni privati), riducendo alcuni tratti e prolungandone altri.
Oltre agli espropri per le demolizioni, il piano prevedeva la costruzione delle strade e dei cavalcavia; si escludevano le opere di fognatura perché già approvate e stanziate con il fondo di risanamento.
La spesa, che ammontava a £ 600.000 circa complessivamente, veniva frazionata nel corso di 25 anni dalla data di approvazione definitiva (art. 94 legge n. 2359/1865); in parte, essa sarebbe stata coperta dai «contributi edilizi» dei proprietari (2/3 del costo di sistemazione della pavimentazione stradale), secondo quanto prevedeva il Capo IX, art. 98 sgg. del Regolamento Edilizio.
Si escludevano, dalle previsioni del piano, le parti già eseguite con «parziali Decreti» e, contemporaneamente, quelle in cui non si prevedeva lo «sviluppo di fabbricazione» (All. 9 alla relazione, F. Giarrusso).
Tra quest'ultime ricadeva l'area del Parco Florio dove, di conseguenza, veniva soppressa la via n. XVI che avrebbe dovuto collegare, secondo le precedenti redazioni, la piazza Malaspina (limite nord-ovest della zona di espansione prevista dal piano del 1886) al corso Pisani (limitrofo alla villa d'Orleans) costeggiando i terreni delle ville Whitaker e Florio, intersecando le vie Lolli, Olivuzza, D'Ossuna ed il corso Calatafimi; si escludevano i prolungamenti delle vie 1, 4 e 5 (parallele alle vie Lolli ed Olivuzza), nonché la piazza n. 15 ubicata tra la via XVI e la via XIV.
Inoltre, nella zona compresa tra le vie Villafranca, Malaspina, Cannatella e la piazza S. Francesco di Paola, si limitava il prolungamento della via Clemente sino alla via n. 11.
A causa delle costruzioni che nel tempo erano sorte, il prolungamento della via n. 3 veniva confermato sino alla strada XI per una largbezza di 20 metri, mentre si restringeva il tratto (m.10) che da questa giungeva alla strada XV; si rettificava, poi, il tratto della via Marte (n. 8) compreso tra la via Malaspina e la via Polara, sopprimendo la prevista piazza (n. 13) limitrofa alla ferrovia di circonvallazione, nelle cui adiacenze si modificava la disposizione delle strade.
Infine, si spostava (di 5,6 metri), parallelamente al suo asse, la via XI, che dalla Stazione Lolli sboccava in piazza Indipendenza (il tratto compreso tra via Olivuzza e Porta D'Ossuna era compreso nelle zone di ampliamento dipendenti dal progetto di risanamento, già approvato dal Consiglio Superiore ai LL.PP., 1890) e si restringeva la via La Mantia (da 15 a 12 metri), sempre a causa degli edifici «abusivi» già edificati.

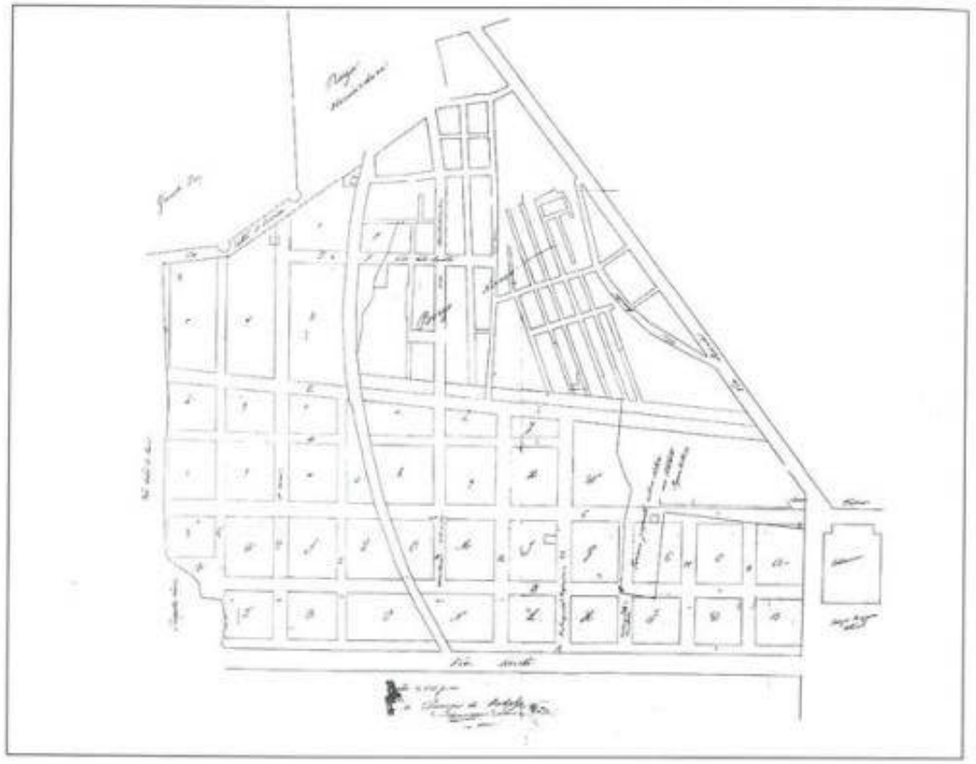
La «Relazione della Commissione Consiliare dei Lavori Pubblici sul Piano Particolareggiato di ampliamento della Contrada Madonna dell'Orto» (Palermo 1899), si compone di 22 allegati; due, in particolare (allegati 2 e 10), sono costituiti dagli elaborati grafici relativi, il primo, al «piano di ampliamento e regolatore» redatto il 30 giugno del 1888 e, il secondo, alla variante redatta il 30 settembre 1892.
Fra gli allegati, oltre agli «estratti di deliberazioni» relativi al lungo iter di approvazione, agli avvisi di pubblicazione, ai pareri interlocutori del Genio Civile, ai rapporti sui reclami dei privati, ai pareri della Giunta Amministrativa e del Consiglio Sanitario Provinciale, sono incluse, anche, le relazioni «sommarie» dell'Ing. Capo del Risanamento Felice Giarrusso.
Viene istituita (delibera 15 maggio 1887 - ASCP) una Sezione Tecnica per la esecuzione dei piani di ampliamento (vista l'urgenza di provvedere ai lavori di tracciamento e livellazione dei terreni fabbricabili), sotto la direzione dell'Ing. Capo di 1ª classe Felice Giarrusso.
La Sezione era composta da un personale straordinario: da un ingegnere Capo della Sezione; da un ingegnere aggiunto; da 4 ingegneri aiutanti da scegliere tra gli ingegneri (straordinari) addetti alla sezione del Piano Regolatore (Purpura, La Manna, Bracco, Saladino) ed altri assistenti straordinari che lavoravano nell'Ufficio Tecnico Comunale.

PRELEVAMENTI PER I PIANI PARZIALI DI RISANAMENTO 1887-1893

Albergheria, Kalsa, Conceria, Lattarini, S.Giuliano
La pratica dei prelevamenti di somme dal mutuo per dare corso alle opere previste nei vari «piani parziali di risanamento» inizia con la decisione di demolire le abitazioni dei cortili Allegra e Porticatello su iniziativa del Barone N. Turrisi (delibera 4 settembre 1887 - ASCP); l'approvazione sarà sancita l'anno seguente (R.D. 19 novembre 1888 - ASP). Successivamente, con la «proposta di sventramenti parziali» (delibera 29 maggio 1888 - ASCP) veniva prelevato, dal piano generale di risanamento del 1886, la parte concernente gli isolati dietro l'Ospedale Civico S. Francesco Saverio, nonché quelli «tra la piazzetta Mongitore, cortile Suocera e Nuora, vicolo Spinelli, vicolo del Crocifisso e cortile Spina nel rione Albergheria» (Mandamento Palazzo Reale); ed ancora quelli «tra la piazza Kalsa ed il Foro Italico traverso il baluardo mura di Faija nel rione Kalsa» (Mandamento Tribunali).
Questa operazione veniva giustificata dall'urgenza di risanare quelle parti dove non era prevista «innovazione alcuna»; ma dove era «urgente bisogno di risanamento» poichè costituite da «case luride in angusti vicoli, dove mai penetra il sole e fa difetto la ventilazione».
Considerato che non erano ancora pronti i nuovi piani generali riformati in conformità della delibera del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 28/5/1887, si chiedeva al Governo del Re la dichiarazione di pubblica utilità per la loro attuazione (nel corso di 5 anni) e l'applicazione degli artt.12 e 13 della legge 15 gennaio 1885; si rendevano esecutive le operazioni previste da questo «piano parziale di risanamento» unitamente a quello riguardante il rione fra Porta del Giglio e Porta Sant'Agata (R.D. 28 febbraio 1889 - ASP).
Queste ultime demolizioni furono poi attuate (delibera 25 marzo 1892 - ASCP) con il «prelevamento delle somme votate riguardanti il risanamento per opere sottostradali e sistemazioni occorrenti per porta S. Agata», avallando come giustificazione quella di «dare aria e luce alle case e ai vicoli che si trovano dentro il muro di cortina della vecchia città».
Con il duplice scopo di migliorare le condizioni igieniche della città e di fornire lavoro alle classi operaie si propose di attuare quella parte del piano generale di risanamento (del 1889) che riguardava il rione della Conceria Vecchia (delibera 10 marzo 1892 - ASCP) compreso «fra la via Pannieri, la salita Maccheronai, la Piazza Nuova e la chiesa di S. Antonio Abate fino allo sbocco nel corso Vittorio Emanuele».
Si prevedeva, inoltre, l'apertura di «un'ampia arteria stradale che, partendo dalla piazzetta S. Antonio nel Corso, va a terminare presso alla piazza S. Domenico», in modo da agevolare la comunicazione fra il corso Vittorio Emanuele ed il Mandamento Castellammare.
Il progetto parziale, la cui spesa era prevista nelle parcelle n. 68 e n. 69 del Piano Generale di Risanamento (firmato dall'Ing. Felice Giarrusso) si configura come un «estratto» del progetto generale del 22 agosto 1889.
Infine, fu approvata (delibera 3 novembre 1892 - ASCP), la richiesta al Governo Centrale per il prelevamento del piano parziale di risanamento del rione Lattarini, senza attendere l'approvazione definitiva del piano generale di risanamento e conseguenziale ampliamento, già approvato dal Consiglio .
Il piano parziale approvato dal Consiglio Comunale (delibera 17 luglio 1892 - ASCP), prevedeva la demolizione della chiesa della Mercè ai Cartari; operazione, questa, ritenuta «utile» per attuare una diretta comunicazione fra il corso Vittorio Emanuele e la piazza S. Anna e, allo stesso modo, distruggere «le insalubri abitazioni comprese fra detta chiesa e il vicolo di Visitepoveri, nonché quelle del cortile Lattarini e del cortile S. Anna».
I Regi Decreti renderanno esecutivi i piani parziali approvati dall'Amministrazione Comunale per le zone di S. Giuliano, S. Vito, S. Antonio, Serraglio, Conceria e Lattarini. (RR.DD. 2 luglio 1890, 19 luglio 1892, 3 marzo1893 - ASP).

CONVENZIONI

1. Radaly, 2. Formosa
1) Con il «Completamento opere laterali la via Libertà» dipendenti dalla transazione Radaly e consorti» (delibera 28 luglio 1886 - ASCP) il Consiglio Comunale approvava i lavori riguardanti i due tronchi della via Libertà: quello (a destra) dalla piazza Ruggero Settimo alla via Archimede e, quello tra il Palazzo del Principe Buonfornello ed i fabbricati del 3°lotto.
Vengono segnate (n.86 - S.D. LL.PP. - ASCP) le nuove arterie che suddividevano, parallelamente (A, B, C, D, E, F) e perpendicolarmente (G, H, I, L, M, N, O', P, Q') alla via Libertà, la zona compresa tra le due piazze, Ruggiero Settimo e Croci, originando una nuova lottizzazione, (attraversata dalla linea ferroviaria di circonvallazione), che si estendeva fino alla via «dietro il Carcere».
Nel 1888 si prelevavano le somme per la sistemazione di alcune strade (delibera 17 dicembre 1888 - ASCP); l'anno seguente risultavano già edificati alcuni lotti prospicienti sulla via Archimede, quelli sulla via della Libertà e sulla Piazza Ruggero Settimo.
Il Piano Particolareggiato di Risanamento, relativo al Mandamento Molo-Borgo-Borgo Nuovo (tav.VI - R.D. n.344 - ACS), presentato al Governo Centrale recepiva la lottizzazione apportando alcune modifiche: viene, infatti, prolungata la via Archimede sino allo sbocco in via Libertà; il lotto b, confinante con la strada limitrofa alle abitazioni del Borgo Nuovo (oggi via U. Bassi) viene eliminato per destinare l'area alla realizzazione di una piazza rettangolare (attuale piazza F. Nascè).



11/Lottizzazione via Libertà dal Politeama a piazza Croci. Principe Radaly (n. 86 - S.D. - LL.PP. - ASCP).

Una nuova toponomastica individuerà meglio le vie delimitanti gli isolati: via Gaetano Daita (B), via Ugo Bassi (E), via Torrearsa (H), via Quintino Sella (I), via Guglielmo Pepe (L), via Ricasoli (M) ed, infine, il prolungamento della via Archimede (N).

2) L'ampliamento del Rione Ranchibile, dove ricadevano le proprietà del principe di Formosa, comprendeva il prolungamento della via Libertà dal bivio con la via ai Colli alla grande piazza circolare (delibera 27 luglio 1887 - ASCP), secondo il progetto del piano di ampliamento finanziato, in parte, con le somme prelevate per il «piazzale Ranchibile», oggi piazza Don Bosco, e per il tratto che collegava la via Sampolo alla piazza del Campo (delibera 17 dicembre 1888 - ASCP).

Il principe si impegnava a cedere l'area (20.6766 mq) per la realizzazione delle strade e dei marciapiedi e quella relativa (12.758 mq) alla realizzazione del canale collettore che da Passo di Rigano giungeva sino all'Acquasanta; cedeva, inoltre, l'area necessaria alla creazione di una strada con lo sbocco ai Leoni che avrebbe condotto, in linea ortogonale, alla entrata della Favorita .

La convenzione prevedeva inoltre : «lo sterro e lo interro di tutte le strade da aprirsi, non escluso gli altri tronchi di detto prolungamento della via Libertà» (delibera 27 luglio 1887 - ASCP), a spese del principe.

Il Municipio, dal canto suo, si obbligava ad eseguire, entro il termine di due anni, tre strade, fra le quali ricadevano il prolungamento del sesto tronco della via Libertà e la traversa accanto la proprietà Favier.

Si impegnava, infine, a costruire tutte le strade che sarebbero sorte man mano che si innalzavano i nuovi edifici; ad eseguire gli espropri e la sistemazione del Piazzale, previa demolizione di alcune «casette» a spese del principe.

Il progetto allegato alla convenzione era delimitato: a N.E. dalla via Sampolo e dalla via Leoni; a N.N.O. - con la detta via Caseggiata detta di Ranchibile, che deve ridursi a piazzale, e col vicolo Cavallacci; a S.O. dal terreno di proprietà del conte Luigi Monroy, e quindi con la via della Libertà, con la via Lolli, dal terreno di proprietà dei signori Favier, Anzon e Cuccia e col canale di Passo di Rigano, sino al limite delle case prospicienti sulla via Sampolo.

Il principe cedeva al Municipio, senza compenso: una zona di terreno (22,5x376 metri) dal punto ove terminava la via della Libertà sino al limite del vicolo Cavallacci, che percorreva ed attraversava la «Villa Magnatizia» ed il giardino d'agrumi; le zone necessarie per le traverse che dovevano unire il vicolo Cavallacci con la via Sampolo attraversando la via della Libertà e la via ai Colli.

Venivano tracciate otto strade secondarie tra le quali una collegava la via Sampolo al vicolo Cavallacci, attraversando il piazzale in via Ranchibile; un'altra andava dalla via Sampolo sino al limite della proprietà del conte Luigi Monroy, attraversando la via ai Colli e la via della Libertà ; la 6^ dalla via Sampolo giungeva al confine con la proprietà Favier; la 7^ dalla via Sampolo alla 1^ parallela (a destra della via Libertà) dietro la proprietà dell'onorevole Cuccia; la 8^ dalla via Sampolo al Canale di Passo di Rigano.

Tra le strade parallele alla via della Libertà si tracciavano: quella dalla «risvolta della via Cavallacci sino al confine del terreno Monroy»; un'altra dal piazzale della via Ranchibile sino al Canale Passo di Rigano (escluso il terreno Favier); ed ancora, quella dal suddetto piazzale sino al Canale Passo di Rigano; si tracciavano anche il «piazzale Ranchibile di forma trapezia, la zona limitrofa alla via Cavallacci parallela alla via della Libertà, utile all'ampliamento della suddetta via» (delibera 27 luglio 1887 - ASCP).

VARIANTI

1. S. Giuliano - S. Agostino

1) Il «progetto di una variante alla parcella n. 63», approvata in seno al piano di Risanamento colla legge 14 luglio 1894 n. 344» (n.42 - S.D. LL.PP. - ASCP) riguarda la lottizzazione dell'area delimitata dalle vie Maqueda, S. Agostino, Maestro d'Acqua-Capo Maestro e S. Giuliano, all'interno del Mandamento Monte di Pietà, a sud del teatro Massimo Vittorio Emanuele.

Già nella prima stesura del 1885 erano state previste numerose demolizioni allo scopo di creare nuove e largbe strade; si prevedeva, infatti, di ampliare le sedi stradali delle vie: S. Giuliano (LXXXIX), Bottegarelli (LXXXVI), degli Angeli (LXXXVI), Maestro d'Acqua (XCVII) e il primo vicolo del Molinaro (LXXX).

Una nuova «ristrutturazione» della zona venne proposta nel 1886, nel piano adottato dal Consiglio Comunale, attraverso uno sventramento di vaste proporzioni che investiva quasi interamente il tessuto urbano di matrice islamica caratterizzato da un'articolazione viaria gerarchica di tortuosi vicoli e cortili con innesti sulle arterie principali. Si progettava una lottizzazione a scacchiera originata da alcune arterie allineate parallelamente all'asse longitudinale del teatro Massimo e di altre parallele alla via Maqueda.

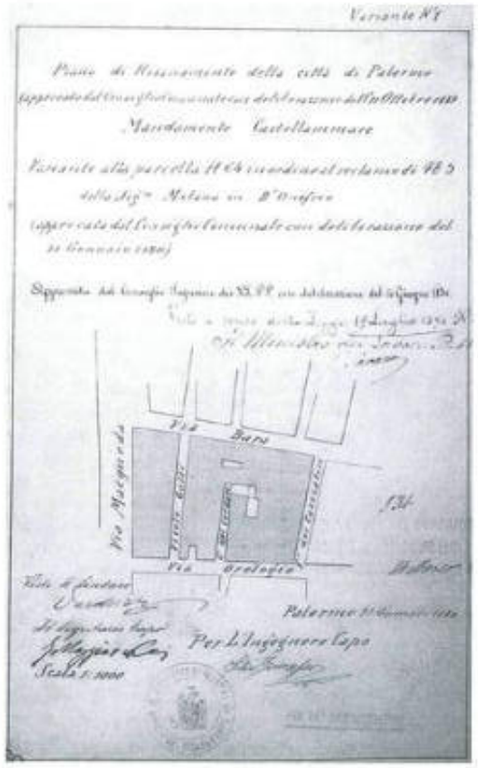
Si manterranno: la chiesa di S. Agostino, la chiesa di S. Silvestro e il Collegio dei Chierici Regolari Poveri della Madre di Dio (Scuole Pie), ubicata all'angolo tra la via Maqueda e la via S. Agostino ed altri edifici esistenti tra la chiesa omonima a quest'ultima via e quella dei Chierici; altre demolizioni ad ovest della via Maestro d'Acqua daranno vita alla piazza delle Stimmate.

La lottizzazione subiva una prima variazione nel piano del 1889 (D.R. n. 344 - tav.IV) dove si ampliava l'area destinata alla nuova edificazione, nella parte centrale, rinunciando all'apertura della lunga arteria longitudinale che collegava, parallelamente al nuovo allineamento sul lato meridionale del teatro Massimo, la via Ma-

12/Progetto di variante alla parcella n. 63 approvata in seno al piano di Risanamento colla legge 14 luglio 1984 n. 344 (n. 42 - D.L. LL.PP. - ASCP).

queda alla via Capo Maestro; si riproponeva, invece, l'apertura delle due strade che collegavano la via S. Agostino alla piazza Massimo.
Nell'ultima versione, poi effettivamente realizzata secondo le indicazioni contenute nella proposta di variante (n.42); si prevedeva, inoltre, la rettifica attraverso l'espropriazione di alcuni fabbricati nella salita delle Scuole Pie; il mantenimento delle strutture ecclesiastiche affiancate da nuove costruzioni e l'inserimento di sei nuovi lotti tra l'attuale via Ugo Antonio Amico (sfociante in piazza Aragonesi) e i nuovi allineamenti di fronte al teatro Massimo.
Si cancellava, così, l'antico impianto urbanistico e scomparivano definitivamente la piazza dell'Angelo, il vicolo Molinaro, la via e la piazza Bottegarelli, i cortili S. Maria, S. Lucia, della Rosa, Greco.

Il materiale ricavato dalla demolizione (già iniziata nel 1867) dei «monasteri e fabbriche annesse» (escluse le chiese) era stato destinato, in un primo momento, alla realizzazione di case per operai, secondo il contratto tra l'appaltatore e la Giunta Comunale stilato il 17 ottobre 1867 (delibera 19 gennaio 1868 - ASCP)), «nel terreno cioè piazza dei Marmi fuori porta Carini» secondo un progetto che doveva essere approvato dalla Commissione nominata all'uopo dal Consiglio Comunale. Successivamente fu approvato, su richiesta dello stesso appaltatore, che il materiale fosse destinato, invece, alla costruzione delle case per operai in piazza del Noviziato, secondo il «progetto di casamento misto immaginato e disegnato dal Prof. Basile» (capo dell'Ufficio Edilizio Municipale), delegato dalla Commissione, insieme ai consiglieri Albeggiani e Marvuglia, a «trattare» con l'appaltatore.



13/Piano di Risanamento della Città di Palermo. Mandamento Castellammare. Variante alla parcella n. 64. 1890-1894 (D.L. 344. - ACS).

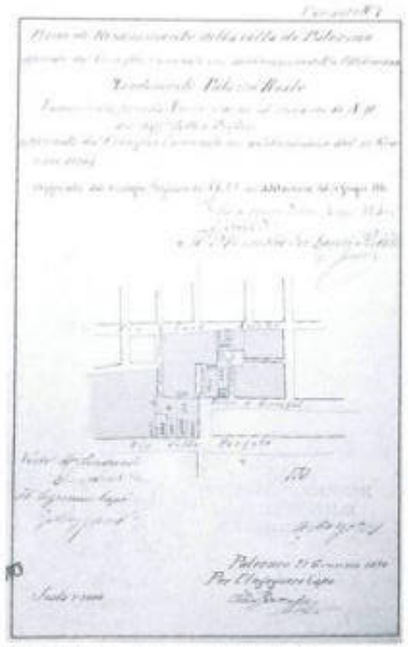
14/Piano di Risanamento della Città di Palermo. Mandamento Tribunali. Variante alla parcella n. 9. 1890-1894 (D.L. 344. - ACS).

155/Piano di Risanamento della Città di Palermo. Mandamento Oreto. Variante alla parcella n. 101. 1890-1894 (D.L. 344. - ACS).

16/Piano di Risanamento della Città di Palermo. Mandamento Monte Pietà. Variante alla parcella n. 42. 1890-1894 (D.L. 344. - ACS).

17/Piano di Risanamento della Città di Palermo. Mandamento Palazzo Reale. Variante alla parcella n. 21. 1890-1894 (D.L. 344. - ACS).

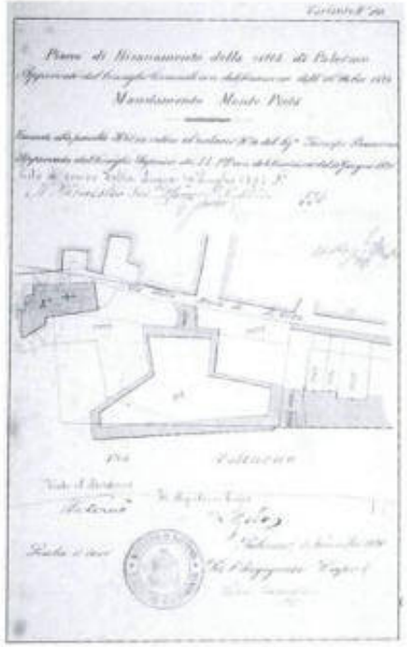
18/Piano di Risanamento della Città di Palermo. Mandamento Monte Pietà. Variante alla parcella n. 49. 1890-1894 (D.L. 344. - ACS).



19/Piano di Risanamento della Città di Palermo. Mandamento Palazzo Reale. Variante alla parcella n. 30. 1890-1894 (D.L. 344. - ACS).

20/Piano di Risanamento della Città di Palermo. Mandamento Molo. Variante alla parcella n. 78. 1890-1894 (D.L. 344. - ACS).

21/Piano di Risanamento della Città di Palermo. Mandamento Monte Pietà. Variante alla parcella n. 59. 1890-1894 (D.L. 344. - ACS).



22/Piano di Risanamento della Città di Palermo. Mandamento Monte Pietà. Variante alla parcella n. 61. 1890-1894 (D.L. 344. - ACS).

APPENDICE N. 2

Esposizione del progetto - *il progetto presentato dal sottoscritto relatore, ed accettato dalla maggioranza della Commissione, ha per base quindi nelle sue linee generali di seguire gli assi principali delle due primarie strade Toledo e Macqueda, le quali tagliano regolarmente in quattro parti la città; inoltre seguendo le traccie lasciate da tutte le epidemie nei punti più tormentati dei mandamenti, aprirvi delle strade ampie e delle piazze che ne rinnovassero l'ambiente e lo risanassero, completandone la bonifica con parziali diradamenti; si è perciò che seguendo tali linee, che possiamo dire formino dei capisaldi, si è studiato per quanto è possibile di seguire gli assi formati dalle due vie principali, salvo in alcune linee secondarie, e nelle quali non era possibile seguire in assoluto tale sistema, si è tratto partito dalle circostanze locali e dallo inizio di altre vie per riuscire allo scopo del risanamento.*

Nel progetto presentato si è avuto altresì di mira di evitare tutti i monumenti d'arte che formano il pregio della città, e di tracciare le vie in mezzo a vicoli e casette di poca importanza, evitando la demolizione di case che fronteggino vie principali o secondarie, e nelle quali l'espropria sarebbe stata di maggior dispendio. Si è quindi che nei punti di passaggio delle maggiori arterie per le due vie principali, si è cercato per quanto è stato possibile di tagliare dei fabbricati di minore importanza.

Coordinati a tali concetti si sono proposte nei quattro mandamenti interni quattro arterie principali, completando quelle proposte dall'ingegnere Castiglia, in guisa di penetrare nel cuore dei detti quartieri con vie largbe e ventilate, le quali sussidiate da piazze vi portassero le benefiche aure del mare e della campagna.

A queste linee altre se ne sono aggiunte, anche di molta importanza, attraverso i punti maggiormente infetti, non chè si sono proposte delle strade che passando in prossimità degli antichi baluardi, che cingono e soffocano la città, potesse eseguirsene la demolizione in guisa da far penetrare nuove correnti aeree nei quattro più vecchi mandamenti della città.

Però è da fare eccezione per taluni bastioni, i quali per circostanze eccezionali non possono demolirsi, cioè quelli del palazzo Reale, di Guccia, e qualche altro, e fra di essi è a deplorare non esser possibile abbattere il baluardo della Concezione per mettere in rettifilo la via Volturno con la via Olivuzza, per esservi stato di recente impiantato in sito assai infelice il Padiglione Anatomico con grave dispendio a causa del terrapieno di cui è formato il detto baluardo.

Larghezza ed orientazione delle vie - *La larghezza delle vie si è proposta di metrio 20 per le principali, di metri 15 per le secondarie, di 10 a 12 metri per quelle di terzo ordine, dapoichè si è ritenuto che per ottenere lo scopo di una completa bonifica è d'uopo che le arterie siano della maggior largbezza possibile, a prescindere dalla considerazione che gli attuali corsi principali delle vie Macqueda e Vittorio Emmanuele sono oggi divenuti insufficienti ad una popolazione che supera i 250 mila abitanti, come vediamo tuttodì per lo sviluppo dei veicoli, le cresciute comunicazioni, e per la importanza progressiva del commercio.*

Nè è a dire, in specie per quelle di maggior largbezza, che nei nostri climi meridionali debba soffrirsi la molestia in certe ore del giorno di un sole cocente, dapoichè se ciò si verifica in poche ore del giorno, scorse le quali è possibile trovare l'ombra proiettata dai fabbricati laterali, la orientazione delle stesse vie è tale che risulta moderata di molto dai venti di greco che vengono dal mare, o dai venti di tramontana, epperò si è creduto che a tale momentaneo incomodo non possa sacrificarsi, minorando l'ampiezza delle vie, il grande vantaggio di avere delle arterie più largbe e quindi più ventilate, e nelle quali i nuovi fabbricati avranno più sole e più luce, requisiti tanto più necessari allo interno delle antiche città.

Zone ed aree per fabbricare - *Nel detto progetto con l'attuazione dei parziali diradamenti, resteranno delle aree, le quali potran servire alla costruzione di fabbricati con fitti moderati da locarsi alle classi medie e agli operai, e da concedersi a qualche società costruttrice. Inoltre dietro studio del piano particolareggiato potranno in queste aree scegliersi quelle necessarie al Municipio per lo impianto dei nuovi fabbricati scolastici, i quali secondo l'Ufficio d'Istruzione Pubblica dovrebbero essere due per ogni mandamento, e delle quali aree si è lasciata la scelta per esser liberi in uno studio ulteriore. Inoltre, siccome per l'articolo 13 della legge 15 gennaio corrente sul risanamento di Napoli, è fatta di espropriare le zone laterali alle nuove strade, queste potranno essere determinate dal rilievo dei singoli caseggiati nello studio del piano particolare di esecuzione, perché variabili secondo le circostanze locali, e solo può dirsi che la loro estensione non oltrepasserà i limiti compresi fra 10 ai 15 metri, e la cui espropria è compresa nello apprezzo alligato al presente progetto; inoltre si è tenuto conto delle aree che ne risulteranno, non chè delle altre che sono comprese nel progetto, le quali per un calcolo approssimativo risultano di circa L. 9.860.000. In proposito è d'uopo notare che l'area fabbricabile del mandamento Palazzo Reale è stata limitata nello spazio compreso tra il prolungamento superiore del corso Tuckery e dal prolungamento della via Lincoln, espropriando i giardini limitrofi; però lateralmente si sono tracciate delle nuove strade, le quali formano parte dei piani regolatori di ampliamento.*

Così per provvedere alla superficie dei fabbricati, che verrebbe a disperdersi per le demolizioni degli edifizi occupati dalle aree delle nuove vie, si sono studiati i piani di ampliamento allo esterno e in prossimità della cinta murale, coordinati però al tracciato delle vie interne, in guisa da avere dei nuovi rioni fabbricati con regolarità e con ampie vie. Queste nuove aree sono: pel mandamento Tribunali nei terreni compresi tra la via Lincoln, il corso Mille, e la via del Tiro a Segno, pel Mandamento Palazzo Reale nell'area formata dai prolungamenti della via Lincoln e parte superiore del corso Tuckery, pel mandamento Monte Pietà nei terreni compresi tra le vie Porta d'Ossuna e dei Lolli sino all'Olivuzza, pel mandamento Castellammare nella contrada Carella, e terreno contiguo compreso tra via Stabile, la via Borgo, il corso

Scinà e la via Ruggiero Settimo, in guisa tale che le altre aree contigue alla città nei residui terreni Radaly e Boscogrande potrebbero servire alla edificazione di fabbricati di maggiore importanza.

Piano regolatore d'ampliamento - Questo progetto comprende pure, oltre il piano di bonifica, parte dei piani regolatori di ampliamento della città, come può vedersi tracciato nella pianta della città di Palermo alla scala da 1 a 5 mila, e di cui sarebbe indispensabile la contemporanea approvazione per regolare le future edificazioni al di fuori delle zone comprese nel piano di bonifica.
Per cennare le linee principali, i limiti del nuovo piano regolatore sarebbero al sud formati dal prolungamento della via Lincoln sino al di sopra del piano dei Porcelli, evitando il fossato della Garofala e la Villa Orleans, nella parte superiore ad ovest un'altra grande linea partendosi dalla precedente, e traversando il Corso Calatafimi nel Quartiere dei Borgognoni, arriverebbe in piazza della Noce; quest'ultima linea avrebbe agli estremi due grandi piazze, e infine dalla piazza della Noce partirebbe al nord un'altra linea, che andrebbe a congiungersi con la strada progettata nel terreno Radaly, e che lateralmente la Vicaria esce in piazza Ucciardone.

Linee della nuova cinta daziaria - Queste tre linee principali potrebbero servire per la nuova cinta daziaria, la quale essendo formata da tre grandi rettifili, può con la maggior facilità venir sorvegliata, e tale progetto si crede possa riuscire al miglioramento degli introiti daziari a preferenza di quelli sinora studiati per costruire un muro di cinta, dapoichè si raggiunge lo scopo con una spesa assai mtore, senza notare che tale muraglia soffocherebbe la nuova città, come gli attuali baluardi l'antica. Queste tre strade siccome non racchiuderebbero l'intera nuova cinta daziaria, potrebbero esser sussidiate dalla parte delle contrade Sampolo, Monte Pellegrino ed Acquasanta, dalle altre linee di confine tracciate dal piano regolatore del mandamento Molo e così pure dal lato del mandamento Oreto.

Ampliamento nord della città - Dal piano regolatore tracciato in tal guisa si vede essersi seguito l'ampliamento iniziato verso la contrada dei Colli al Nord, nella quale l'aria è più salubre e più battuta dai venti di mare, e dove la campagna presenta un andamento quasi piano, a preferenza della parte a mezzogiorno della città, nella quale quantunque sianvi stabiliti i depositi frumentari e il commercio attivissimo per la stazione ferroviaria centrale, pur essendo quella parte poco salubre per la vicinanza dell'Oreto, per le scontinuità e gli avvallamenti che presentano quei terreni, e per essere la località molestata a preferenza delle altre dai venti di scirocco, ivi la fabbricazione ha preso poco sviluppo.

Bonifica del fiume Oreto - All'uopo, onde completare la bonifica di questa parte della città, è indispensabile doversi provvedere allo incanalamento del fiume Oreto, e alla formazione di argini laterali in muratura, almeno nel tratto inferiore dal ponte della Guadagna al mare, onde impedire i ristagni e i depositi del fiume, e togliendo contemporaneamente l'attuale Macello, i cui depositi si versano nel fiume Oreto, formando una rossa e putrida corrente che riesce micidiale agli abitanti della parte bassa del mandamento Oreto.

Nuovo Palazzo di Città - Il piano di ampliamento così tracciato fa vedere, che il nuovo centro della città verrà a spostarsi, e sarà formato ai Quattro Canti nella via Stabile, cosicchè sarebbe opportuno a parere unanime della Commissione di trar profitto dalla vendita per un prezzo relativamente mite del palazzo Villarosa nella via Ruggiero Settimo, e del contiguo ampio giardino che si estende sino alla via Pignatelli, per formarvi un nuovo palazzo Municipale, essendochè insufficiente ai servizi pubblici è divenuto l'attuale Palazzo di Città, il quale potrebbe destinarsi al nuovo Museo Civico di cui manca Palermo, mentre le più importanti memorie patrie trovansi in atto raccolte al Museo Nazionale.
Il nuovo Palazzo avrebbe quindi il suo sviluppo in un'area sufficiente ai futuri bisogni della città, al suo progressivo ampliamento, ed all'aumento della sua popolazione; esso avrebbe un atrio larghissimo di metri 50 per lato, e nella parte superiore del giardino contiguo potrebbe esservi formata una piazza indispensabile davanti un palazzo Municipale, nonchè nella rimanente area dei fabbricati per gli altri servizi del Comune.

Via Libertà - Nel prolungamento della via Libertà in rettifilo sino alla borgata Resuttana, compreso nel piano regolatore, è stata progettata intermedia una piazza circolare del diametro di metri 120, dalla quale si dirama verso est una strada trasversale che dalla detta via condurrebbe ai Leoni all'ingresso della Favorita. È a deplorare a questo proposito, che nell'ampliamento fatto nel primo tronco della via Libertà dalla piazza Ruggiero Settimo alle Croci, non siasi pensato a formarvi dei portici da un lato all'altro della via, invece delle meschine villette davanti i nuovi fabbricati, ritenendosi che quella poteva essere l'unica strada nella quale i portici, oltre il concorrere al suo abbellimento ed alla sua magnificenza, avrebbero dato un aspetto artistico a quei fabbricati ed un riparo dai raggi solari ai pedoni.
A completare il progetto dei piani regolatori mancherebbero all'esterno talune parti, le quali per la brevità del tempo non essendosi ancora compiute, saranno presentate in seguito.

Piani di bonifica e regolatori delle Borgate - Mancano infine i piani di bonifica e regolatori delle Borgate, alle quali in più modeste proporzioni è d'uopo provvedere, ma che non si è avuto agio di poter studiare perchè mancano i piani, i quali dovranno appositamente rilevarsi.

Leggi e opere per rimuovere completamente le cause di insalubrità - È d'uopo poi fare rilevare con ispecialità, che con l'attuale progetto di bonifica, o con qualunque altro, non può intendersi di aver tolto per intero tutte le cause di malsania, dapoichè per ottenere ciò sarebbe d'uopo demolire per tre parti i fabbricati della città con mezzi a cui non potrebbe provvedere il Bilancio Municipale; però il progetto proposto si presenta più completo del precedente, dapoichè maggiori sono le demolizioni e le arterie che bonificano i punti più infetti, e solo potrà poi ottenersi per intero lo scopo, quando si sarà dal Parlamento riformata la legge attuale sulla Sanità pubblica, e nella quale, come in Francia, in Inghilterra, ed in altri paesi civili, sia imposto ai privati di togliere a qualunque costo le cause di insalubrità, o che sia consentito dalla legge di chiamare i proprietari responsabili dei dannosi effetti che i loro fabbricati malsani portano alla salute pubblica; e se la legge 15 gennaio corrente sul risanamento di Napoli dà ai municipi delle facoltà speciali per rimuovere le cause di insalubrità, pure essendo queste subordinate agli attuali regolamenti di Sanità pubblica, in taluni casi non è possibile che possano raggiungere rapidamente e completamente lo scopo. Inoltre il piano di bonifica e regolatore della città dovrà essere accompagnato da un regolamento completo edilizio e d'igiene insieme, nel quale siano date delle norme sicure per la costruzione di fabbricati salubri e ventilati, con ampi cortili la cui largbezza dovrebbe essere almeno metà dell'altezza dell'edifizio, e questa sia proporzionata all'ampiezza delle strade secondo le norme date dalla moderna igiene, inguisachè non sia resa possibile la creazione di abitazioni nelle quali i cittadini fossero ristretti in ambienti angusti dove manca l'aria e la luce, e dove la fognatura domestica lascia tutto a desiderare.

Divisioni del progetto - Il progetto si divide in tre parti, la prima comprende le opere di risanamento urgenti le quali dovrebbero eseguirsi a preferenza di qualunque altra, la seconda le opere di risanamento secondarie che completano il piano di bonifica, e la terza infine le opere di completamento del piano regolatore per l'edilizia e la viabilità, e forma in tal guisa per la città un piano completo in tutte le sue parti.

PIANI DI RISANAMENTO OTTOCENTESCHI PER I CENTRI MINORI: I CASI DI GUARCINO (FR), TERRACINA (LT) E VALLECORSA (FR)

Guglielmo Villa

Il varo, nel 1885, della normativa per il risanamento di Napoli[1] ha avuto un'importanza fondamentale nell'evoluzione del quadro legislativo italiano in materia urbanistica, portando un significativo contributo alla diffusione della prassi progettuale sullo scorcio del XIX secolo.

In precedenza, l'attività in questo campo era disciplinata esclusivamente dalla legge sulla *espropriazione per pubblica utilità* del 1865[2]. Questa definiva, in particolare, due differenti strumenti di pianificazione: i *piani regolatori edilizi*[3], relativi alla ristrutturazione delle aree urbanizzate, e i *piani di ampliamento*[4]. La facoltà di adottare piani regolatori edilizi, tuttavia, era riservata soltanto ai comuni con popolazione superiore ai diecimila abitanti, il che, evidentemente, restringeva in misura notevole le possibilità d'intervento[5].

La legge per Napoli, di fatto, avrebbe cancellato questo limite, ampliando sensibilmente le prospettive dell'iniziativa urbanistica[6].

Il provvedimento era stato messo a punto per favorire, attraverso la modifica della regolamentazione sugli espropri, il miglioramento delle condizioni dei quartieri più popolosi e malsani della città campana, colpita nel 1884 da una drammatica epidemia di colera. Pur concepito per rispondere ad una situazione così particolare, tuttavia, esso conteneva disposizioni destinate ad estenderne il campo di applicazione, conferendogli una validità generale. Nell'articolo 18, in particolare, si prevedeva la possibilità di applicare le nuove norme a tutti i comuni che ne avessero fatto richiesta, purché ne fosse dimostrata l'effettiva necessità[7]. E ciò, evidentemente, consentiva anche ai comuni di più modeste dimensioni di programmare interventi coordinati all'interno del nucleo abitato, attraverso lo strumento del piano di risanamento.

Numerose, difatti, anche se certamente poco rilevanti sul piano statistico, dovevano essere le richieste relative ai centri minori approvate, soprattutto nel decennio compreso tra il 1885 ed il 1995[8]. Se fino ad allora questi centri erano stati interessati da iniziative settoriali, mirate soprattutto all'apertura e alla sistemazione di strade e spazi urbani di diversa natura e alla formazione di nuovi quartieri, con l'emanazione della legge del 1885 si assiste ad un limitato ma significativo mutamento di prospettiva. I progetti redatti in base ai criteri stabiliti per il risanamento dei nuclei abitati, infatti, assumono tendenzialmente, per la loro stessa natura, una scala di riferimento più ampia, configurandosi, nella maggior parte dei casi, come veri e propri 'piani generali', relativi, cioè, alla struttura urbana nel suo complesso.

All'ampliamento di scala, tuttavia, non sempre corrisponde, un innalzamento del livello qualitativo della pianificazione, che si qualifica, per lo più, per un taglio di basso profilo, connesso generalmente alla soluzione di problematiche meramente funzionali. La mancanza nella legge di prescrizioni normative di carattere tecnico, tra l'altro, determina una estrema differenziazione nella impostazione metodologica delle elaborazioni progettuali, modellata, di volta in volta, esclusivamente sulla base dei condizionamenti derivanti dalla realtà contingente. Salvo rare eccezioni, i piani appaiono concepiti come collazioni di interventi puntuali, in cui si coglie uno scarso interesse per la forma complessiva della città, anche nei casi in cui è presente una maggiore volontà di coordinamento delle singole soluzioni.

In molti casi, d'altra parte, le proposte elaborate dai comuni hanno subito notevoli variazioni nel corso del lungo e complesso *iter* di approvazione. I progetti, una volta approvati dal consiglio comunale, infatti, dovevano ricevere il parere favorevole della relativa deputazione provinciale[9], per essere sottoposti, finalmente, al vaglio di una commissione tecnica centrale, costituita presso il ministero dell'interno. E questa, tra le sue competenze, aveva il potere di rinviare gli elaborati alle amministrazioni locali, prescrivendo modifiche e integrazioni anche sostanziali[10].

Tali considerazioni evidenziano l'impossibilità, allo stato attuale delle ricerche sui piani di risanamento ottocenteschi, di una valutazione critica d'insieme del tema. Appare evidente, al contrario, la necessità di una lettura puntuale dei singoli progetti, che non possono che essere esaminati caso per caso; così come può essere valutata soltanto caso per caso la loro reale incisività sulla realtà urbana.

Una notevole importanza, a tal fine, assume la ricca documentazione conservata presso l'Archivio Centrale dello Stato, nel fondo della Raccolta ufficiale leggi e decreti, che raccoglie, oltre ai provvedimenti originali di approvazione definitiva degli strumenti urbanistici, anche i relativi allegati progettuali.

In questa sede si propone un contributo conoscitivo, che prende in considerazione un numero limitato di esempi, collocati cronologicamente nella seconda metà degli anni Ottanta del XIX secolo, reperiti proprio nel fondo della Raccolta ufficiale leggi e decreti. Si tratta, in particolare, di tre progetti relativi ai comuni di Guarcino (FR), Terracina (LT) e Vallecorsa (FR), nel Lazio meridionale; progetti che, pur non avendo avuto, di fatto, attuazione, appaiono significativi sia per la loro localizzazione, in un'area territoriale sufficientemente omogenea (compresa all'epoca nella provincia di Roma), che per la diversità di approccio ai problemi del risanamento.

Guarcino (1885 – 1889)

Guarcino è un piccolo centro di origine medievale, inerpicato sulle pendici dei Monti Ernici, nella provincia di Frosinone.

Fino alla metà del secolo scorso l'abitato, quasi del tutto compreso nel perimetro dell'antica cinta muraria, conservava ancora, pressoché intatta, la struttura consolidata alle soglie dell'età moderna, caratterizzata da una fitta trama di strade strette e irregolari, per lo più gradonate, tra le quali si aprivano pochi slarghi di modeste dimensioni. Già intorno alla metà degli anni Cinquanta, tuttavia, cominciava a farsi strada l'esigenza di un rinnovamento urbanistico che consentisse di adeguare la struttura insediativa alle nuove concezioni igieniche e funzionali. In questo periodo, infatti, l'amministrazione municipale realizzava un primo complesso di interventi rivolti, in particolare, all'ammodernamento dell'acquedotto e del sistema fognario, oltre che alla ristrutturazione della rete viaria, attuata anche attraverso la demolizione di alcuni fabbricati[11].

Un importante contributo alla trasformazione del nucleo storico sarebbe venuto, più tardi, nella prima metà degli anni Sessanta, dall'apertura del nuovo tracciato della *Strada Provinciale* (attuale strada 411), ancora oggi esclusiva via di accesso a Guarcino, che attraversava l'abitato nella sua parte più settentrionale, all'altezza della chiesa di S. Michele Arcangelo[12]. La costruzione della nuova infrastruttura viaria, lungo la quale, tra l'altro, si collocava il nuovo palazzo municipale, consentiva di creare, infatti, proprio davanti la chiesa un'ampia piazza, destinata a divenire il principale ingresso all'antica area fortificata.

Queste realizzazioni, però, avevano inciso in maniera tutto sommato marginale sulla struttura urbana, soddisfacendo soltanto in parte le istanze, sempre più pressanti, di rinnovamento. Nel 1884, pertanto, il Comune aveva predisposto ancora un «*progetto generale per la sistemazione delle strade interne ed apertura di sbocchi nell'abitato*»[13], approvato, il 4 dicembre dello stesso anno, anche dall'ufficio centrale del Genio Civile di Roma[14], ma che, ciò nonostante, sarebbe rimasto inattuato, almeno nell'immediato[15].

L'emanazione della legge per Napoli doveva costituire, finalmente, l'occasione per la messa a punto di un piano organico ed efficace per la ristrutturazione dell'abitato. In seguito al varo delle nuove norme, d'altra parte, la Prefettura di Roma, con una nota del 27 aprile del 1885, sollecitava il Consiglio Comunale a formulare una nuova proposta di risanamento[16]. Così, Il successivo 19 maggio, veniva approvato all'unanimità un primo piano d'intervento[17], destinato, tuttavia, a rimanere senza seguito. Il 12 dicembre, infatti, il Consiglio Comunale doveva dare il suo assenso ad un nuovo progetto redatto dal perito Giovanni Vona[18]. Il 23 gennaio del 1886, quindi, il sindaco, poteva inoltrare la richiesta di applicazione di alcune delle disposizioni previste della legge n. 2892 del 1885[19], ottenendo già il 15 febbraio il parere favorevole della deputazione provinciale[20].

A questo punto, però, l'*iter* di approvazione subiva una lunga battuta di arresto: un ritardo inspiegabile, in quanto, tra l'altro, non risultano documentate modifiche né integrazioni della proposta presentata dal Comune[21]. Per oltre tre anni, comunque, non si hanno notizie del piano e delle sue vicissitudini, fino ad una nuova delibera di ratifica del consiglio comunale, in data 30 aprile 1889[22], che prelude alla definitiva approvazione,

sancita dal Regio Decreto n. 6226 del successivo 4 luglio[23].
Di questo progetto rimane oggi una planimetria a colori, redatta su base catastale, in scala 1:1000[24]. Nella tavola sono riportati, in particolare, i fabbricati da demolire, evidenziati con colore giallo, e, con una linea tratteggiata in rosso, i tracciati della rete fognaria esistente; con colore rosa, invece, sono indicate le «aree suburbane», destinate probabilmente alla espansione dell'abitato.
Le demolizioni, in realtà piuttosto limitate, appaiono finalizzate alla eliminazione dei numerosi «supportici», cioè dei sovrappassi di collegamento tra edifici collocati su due fronti della stessa strada, ma soprattutto alla creazione di alcuni slarghi all'interno del tessuto edilizio. Maggiormente significativi appaiono gli interventi concentrati nell'area posta in prossimità dell'ingresso orientale al nucleo medievale, dove si prevedeva, tra l'altro, l'abbattimento di alcuni fabbricati per la realizzazione di due piccole piazze difronte alle chiese di S. Nicola e della SS. Annunziata. Interventi di diradamento di minor entità venivano localizzati, inoltre, nella parte dell'abitato che si estende immediatamente a meridione del monastero di S. Michele Arcangelo.
Si trattava, in definitiva, di interventi estremamente circoscritti, che avevano lo scopo esclusivo di dare respiro ad un tessuto edilizio particolarmente fitto, privi, dunque, nel complesso, di una chiara logica ordinatrice.
Ma al di là dei provvedimenti previsti per la sistemazione dell'antico abitato, l'aspetto più interessante del progetto è, forse, quello della individuazione delle «aree suburbane»; definizione ambigua, che non è comprensibile se non in funzione di una previsione di ampliamento del nucleo urbanizzato. Questa interpretazione, del resto, sembra essere avvalorata dalla stessa localizzazione di queste aree, concentrate in una fascia, che si sviluppa ad est della piazza S. Angelo, lungo il tracciato della Strada Provinciale, direttrice privilegiata, se non obbligata, di sviluppo.
Alla luce di queste considerazioni, nonché della scarsa caratterizzazione delle proposte avanzate per la 'sistemazione' del tessuto più antico, il progetto, pur impostato sulla base della legge per Napoli, finisce per assumere, dunque, la configurazione di un piano di ampliamento, piuttosto che di risanamento.
Gli interventi di demolizione previsti all'interno del nucleo medievale, del resto, dovevano fortunatamente rimanere inattuati, mentre lungo la Strada Provinciale, fin a partire dagli ultimi anni del secolo si registrava un cospicuo sviluppo edilizio, anche al di là delle modeste previsioni del piano.

Terracina (1885 – 1890)

Terracina è un centro costiero del Lazio meridionale, di antichissime tradizioni, situato ai margini della Pianura Pontina, per secoli luogo di confine tra i possedimenti pontifici e il Regno di Napoli.
Alla fine del secolo scorso l'abitato era articolato su due nuclei distinti. Quello più antico, collocato in posizione più eminente, si era strutturato, a partire dall'età tardo antica, lungo il primitivo tracciato della via Appia, sulle preesistenze dell'arce romana. Verso la fine del XVIII sec., al nucleo originario, si era aggiunto poi il cosiddetto Borgo Pio, che si era sviluppato ai piedi del Monte S. Angelo, sul tracciato 'moderno' della Consolare (attuale via Roma), in seguito ad un intervento di ampliamento pianificato, promosso da papa Pio VI Braschi (1775 – 1799)[25].
A partire dagli ultimi anni del XVII secolo, la progressiva espansione dell'area urbanizzata aveva determinato, una sensibile trasformazione della struttura insediativa, che aveva inciso anche sulla parte alta della città, dove si era verificato il consolidamento del Borgo Cipollara, a occidente del nucleo fortificato, fuori della Porta Maggio[26]. Il rinnovamento urbanistico, tuttavia, non aveva toccato, se non in maniera marginale, l'assetto dell'abitato *intra moenia*, che conservava, pressoché inalterata, la sua configurazione medievale.
L'opportunità di un rinnovamento complessivo della struttura di questa parte della città, che doveva apparire, ormai, estremamente inadeguata rispetto ai modelli urbanistici dell'epoca, sarebbe venuta dall'emanazione della legge del 1885. Pochi mesi dopo il varo del provvedimento, infatti, l'amministrazione civica predisponeva una proposta di risanamento, sulla base di un progetto di A. Mollari, datato al 12 luglio del 1885, che il successivo 30 novembre otteneva anche l'assenso della deputazione provinciale[27].
L'iter di approvazione di questo progetto, tuttavia, doveva subire un notevole ritardo a causa della necessità di una sua revisione, imposta con ogni probabilità dalla commissione tecnica centrale deputata all'esame delle proposte di risanamento. La messa a punto delle modifiche richieste si sarebbe protratta fino al 1890, quando la planimetria elaborata nel 1885 veniva «rettificata e completata», anche attraverso l'apporto di un nuovo tecnico, l'ing. Mancini[28]. Così, nello stesso anno, il progetto poteva essere finalmente approvato in forma definitiva, con R.D. n. 7112 del 27 luglio, ad eccezione del «compimento del palazzo comunale», nella settecentesca piazza del Semicircolo (attuale piazza Garibaldi), escluso dal provvedimento perché ritenuto non pertinente alle opere di risanamento[29].

Al decreto di approvazione è allegata una planimetria di progetto, a colori, in scala 1:1000, nella quale sono evidenziati, in particolare: «I fabbricati della città superiore ... ... in cattivo stato e prossimi al deperimento», con colore giallo; in rosso, le «aree ... ... destinate alle nuove costruzioni»; la rete fognaria esistente, con tratto blu; mentre con tratto rosso sono indicati i tratti di «fognatura da costruirsi»[30].
La definizione di «fabbricati ... ... in cattivo stato e prossimi al deperimento» appare in verità piuttosto singolare. Questa, infatti, trova riscontro, esclusivamente all'interno del nucleo medievale, non soltanto in organismi edilizi unitari, ma anche in porzioni di edifici, a volte molto modeste. La localizzazione e la stessa consistenza di questi elementi, tra l'altro, rivela una logica tutt'altro che casuale. La loro individuazione sembra prefigurare, piuttosto, precisi interventi di rettifica e ampliamento dei tracciati stradali, l'apertura di nuovi 'sbocchi' lungo il fronte delle mura, soprattutto sul versante settentrionale, la creazione di alcuni piccoli slarghi. È probabile, dunque, che dietro l'ambigua dizione riportata nella legenda si celasse l'intenzione di procedere a consistenti demolizioni che avrebbero permesso l'attuazione di un complessivo riordino dell'antico tessuto di questa parte della città. L'ipotesi, per altro è confermata dal tracciato dei nuovi tratti della rete fognaria, previsti ad integrazione di quella esistente che, in diversi casi, insistono proprio sul sito di edifici segnalati tra quelli «in cattivo stato».
La ristrutturazione della «città superiore» doveva essere completata dalla realizzazione di due latrine pubbliche, che sono localizzate fuori dell'area urbanizzata, rispettivamente nei pressi di Porta Romana e di Porta Nuova, e dalla apertura di un nuova, breve strada, tracciata lungo il perimetro esterno della cinta muraria, tra Porta Maggio e la Posterula[31], che viene identificata, un po' enfaticamente, come «strada nuova di circonvallazione».
Nella parte bassa della città sono collocate, invece, le «aree destinate alle nuove costruzioni», che configurano nel loro insieme un nuovo quartiere di espansione, nella zona del porto. Queste sono individuate, in particolare, nei pressi del «Lazzaretto», lungo il primo tratto della Spiaggia del Piegarello e, soprattutto, nella fascia compresa tra il «Molo Antico» ed il canale del porto: un'ampia area strutturata da una serie di percorsi tendenzialmente radiali, che risulta evidenziata soltanto in parte dalla convenzionale campitura in rosso, ma che, comunque, è inequivocabilmente contrassegnata da una esplicita indicazione scritta.
Si trattava, dunque, nel complesso, di un progetto ambizioso che, se pur privo di una logica unitaria, di riferimenti qualificanti all'estetica urbana, mirava, comunque, ad un complessivo riassetto della struttura insediativa.
Le sue previsioni, tuttavia, erano destinate, di fatto, a rimanere sulla carta. Le aree collocate nei pressi del porto, infatti, dovevano rimanere a lungo inedificate, per essere urbanizzate, soltanto in parte, in tempi più recenti, ma con modalità affatto differenti da quelle delineate nel progetto. Più complessa è invece la verifica della attuazione delle trasformazioni edilizie previste nella parte alta della città. Le ingenti distruzioni causate dall'ultimo conflitto bellico non consentono, purtroppo, un completo riscontro analitico; ciò nonostante, l'esame delle parti superstiti del tessuto antico ha sostanzialmente confermato, anche per quest'area, la mancata realizzazione delle prescrizioni di piano. E considerazioni analoghe valgono anche per la cosiddetta «strada nuova di circonvallazione», che non ha mai trovato attuazione.

Vallecorsa (1886 – 1890)

Il progetto di Risanamento per il Comune di Vallecorsa, centro collocato sul versante settentrionale dei Monti Lepini, è, tra quelli esaminati, il più documentato. Le testimonianze reperite, tra l'altro, rivestono un interesse notevole, che travalica lo specifico ambito locale, costituendo un riferimento prezioso per la ricostruzione dei meccanismi di formazione e approvazione di questo tipo di strumenti urbanistici.
Le condizioni del centro intorno alla metà degli anni Ottanta del XIX sec. sono delineate, sia pure sommariamente, in una relazione del 17 gennaio 1886, a firma del sindaco di Vallecorsa, redatta in seguito ad una richiesta della Sottoprefettura di Frosinone[32]. Questo documento evidenziava, tra l'altro, l'esigenza di un generale miglioramento delle condizioni igieniche della struttura urbana, individuando, a tal fine, anche alcuni specifici provvedimenti. Particolare rilevanza assumeva, in questo contesto, la necessità di consentire un più efficace arieggiamento dell'abitato, chiuso, in massima parte, nel perimetro dell'antica cinta muraria, attraverso la creazione di «opportune aperture» nel tessuto edilizio. Rimaneva, inoltre, il problema di un adeguamento della dotazione, assolutamente carente, di infrastrutture e servizi. Il paese, del resto, risultava del tutto privo di acqua potabile e servito, per di più, da una sistema fognario insufficiente ai bisogni della popolazione. Per porre rimedio a questa situazione si richiedeva, così, la realizzazione di un acquedotto pubblico che potesse servire tutte le abitazioni, una sostanziale integrazione della rete fognaria; ma anche l'istituzione di un ospedale e di un asilo nido[33].

Le considerazioni formulate nella relazione avrebbero costituito, almeno in parte, le linee direttrici di un «Progetto di massima pel risanamento del paese», elaborato nello stesso anno dall'ing. G. Olivieri[34]. Il progetto configurava una schematica proposta di riassetto della struttura urbana, che prevedeva, in particolare, l'apertura di alcuni varchi nel tessuto edilizio addossato all'antico circuito difensivo (indicati nella planimetria con le lettere C, D, E, F e M) e la demolizione di due edifici fatiscenti (lettere A e B), consentendo, così, anche l'ampliamento della piazza S. Angelo e la creazione di un nuovo spazio pubblico lungo la via Grande[35].

Sulla base di questa proposta, approvata dal Consiglio Comunale il 21 dicembre 1888[36], l'amministrazione civica inoltrava, quindi, il giorno successivo, la richiesta di applicazione delle disposizioni contenute nella legge per Napoli. Gli interventi programmati, tuttavia, dovevano essere giudicati insufficienti all'esame della «Commissione tecnica pel risanamento dei Comuni d'Italia» che, il 10 ottobre 1887, inviava al Comune di Vallecorsa il proprio parere motivato, rilevando la necessità di cospicue integrazioni al progetto dell'ing. Olivieri[37].

Al di là di alcune valutazioni relative alle stime economiche, atti essenziali in riferimento alla legge del 1885, nella sua relazione la Commissione forniva alcune specifiche indicazioni di carattere tecnico, riportate in rosso nella planimetria, che erano destinate a mutare in maniera sostanziale l'originaria impostazione progettuale. L'obiettivo, in effetti, era quello di delineare un diradamento più sistematico dell'abitato. Si prevedeva, pertanto, lo sfondamento di gran parte dei numerosi vicoli ciechi che strutturavano l'antico tessuto edilizio[38]; mentre si escludeva la possibilità di abbattere i due edifici precedentemente individuati, che si trovavano in precarie condizioni statiche[39].

Tali modifiche conferivano, è evidente, una accentuazione ben più radicale al progetto di risanamento, la cui realizzazione avrebbe comportato necessariamente ingenti demolizioni, alterando profondamente i connotati tipici della struttura urbana.

Queste linee d'intervento, comunque, erano destinate ad essere ridimensionate, in seguito a una verifica di fattibilità compiuta dal tecnico incaricato dal Comune. In una relazione datata al 21 luglio del 1888, infatti, l'ing. Olivieri svolgeva una disamina puntuale degli interventi indicati dalla Commissione, evidenziando l'impossibilità di attuare gran parte di essi, a causa di impedimenti tecnici o del loro eccessivo costo[40]. Si trattava, del resto, di soluzioni tracciate sulla carta, prive, perciò, dei necessari riferimenti alla realtà contingente, alle caratteristiche del sito. Riguardo agli edifici di cui si era proposta la demolizione, infine, il progettista rilevava come quello contrassegnato nella planimetria con la lettera B fosse stato nel frattempo ripristinato; mentre per l'altro (lettera A) ribadiva la necessità della demolizione, proponendo, però, la costruzione sullo stesso sito del nuovo edificio comunale.

Modificato secondo quanto specificato nella relazione del tecnico, il progetto veniva nuovamente approvato dal Consiglio Comunale il 20 novembre del 1888, ricevendo, il successivo 30 aprile, anche il parere favorevole della deputazione provinciale di Roma. Il 2 marzo 1890, quindi, veniva definitivamente approvato con R.D. n. 6679.

Anche in questo caso, tuttavia, come nei precedenti, l'approvazione del progetto di risanamento non doveva sortire alcun risultato concreto[41], probabilmente anche a causa dell'eccessiva onerosità degli interventi previsti rispetto alle precarie condizioni economiche del centro[42].

Note

[1] *Legge pel risanamento di Napoli*, n. 2892 del 15 gennaio 1885, pubblicata nella «Gazzetta Ufficiale del Regno» n. 14 del 19 gennaio 1885. Il 12 marzo dello stesso anno, inoltre, veniva approvato, con R.D. n. 3003, il *Regolamento per la esecuzione della legge 15 gennaio 1885, n. 2892 (serie 3a) per il risanamento di Napoli*, pubblicato nella «Gazzetta Ufficiale del Regno» n. 69 del 24 marzo 1885. Cfr. «Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti» (d'ora in poi «R.U.L.D.»), LXXIV (1885), pp. 43-51 e pp. 494-505.

[2] *Legge sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica*, n. 2359 del 25 giugno 1865. Cfr. «R.U.L.D.», XII (1865), pp. 1477-1513. Per una valutazione complessiva della legge sul piano urbanistico Cfr. P. Sica, *Storia dell'Urbanistica. L'Ottocento*, 1°, Roma-Bari 1977, pp. 411-412.

[3] Idem, Titolo II, Capo VI, artt. 86-92. Cfr. «R.U.L.D.», XII (1865), pp. 1508-1510.

[4] Idem, Titolo II, Capo VII, artt. 93-94. Cfr. «R.U.L.D.», XII (1865), pp. 1510-1511.

[5] Idem, Titolo II, Capo VI, art. 86. Cfr. «R.U.L.D.», XII (1865), p. 1508. Cfr. anche P. Sica, cit., p. 412.

[6] Cfr. P. Sica, cit., p. 412.

[7] Legge n. 2892 del 15 gennaio 1885, art. 18. Cfr. «R.U.L.D.», LXXIV(1885), p. 51.

[8] Queste considerazioni scaturiscono dall'esame dei decreti di approvazione delle richieste avanzate dai comuni, contenute nella «R.U.L.D.».

La legge del 1885, in realtà, fissava il termine per la presentazione delle domande da parte dei comuni interessati entro un anno dalla sua emanazione. Questa scadenza, tuttavia, doveva essere prorogata di due anni nel 1887, con la legge n. 4614 del 16 giugno, pubblicata nella «Gazzetta Ufficiale del Regno» n. 151 del 30 giugno 1887; cfr. «R.U.L.D.», LXXXV (1887), pp. 1679-1680. Nel 1892, inoltre, con l'emanazione della legge n. 2 del 7 gennaio, pubblicata nella «Gazzetta Ufficiale del Regno» n. 10 del 14 gennaio 1892, i termini per la presentazione delle richieste sarebbero stati nuovamente riaperti per altri due anni; cfr. «R.U.L.D.», I (1892), pp. 3-4.

[9] *Regolamento* ..., cit., art. 19. Cfr. «R.U.L.D.», LXXIV (1885), p. 501.

[10] Il regolamento di attuazione della legge per Napoli prevedeva l'istituzione, presso il ministero dell'interno, di una commissione specificatamente preposta alla verifica dei lavori di risanamento della città campana, le cui competenze, tuttavia, dovevano essere ampliate in relazione all'estensione del campo di applicazione della legge. Cfr. *Regolamento* ..., cit., art. 7. In quella sede, tuttavia, il ruolo della commissione veniva definito in maniera piuttosto generica. Risultano pertanto preziose, per la ricostruzione delle attribuzioni di questo organo e dei criteri da esso adottati nella valutazione dei progetti, le informazioni fornite dai documenti relativi a casi specifici. Particolarmente significative, in tal senso, appaiono le notazioni contenute in una relazione allegata al decreto di approvazione del progetto di risanamento per il Comune di Vallecorsa. Cfr. G. Olivieri, *Lavori di Risanamento pel Comune di Vallecorsa. Relazione, 1888*. Archivio Centrale dello Stato (d'ora in poi ACS), Leggi e Decreti, 6679/1890; documento pubblicato integralmente in appendice.

[11] Cfr. *Stato di situazione dei lavori comunali compresi nel mutuo di £ 20000 contratto con la Cassa di Risparmio di Torino, e depositato nella succursale della Banca Popolare di Isola del Liri*, 14 settembre 1856. Archivio di Stato di Frosinone (d'ora in poi ASF), Sottoprefettura, II, b. 149.

[12] La datazione dell'intervento è data dal confronto tra due mappe catastali, reperite presso l'Archivio di Stato di Frosinone, datate rispettivamente al 1861 e al 1865. ASF, Gregoriano, b. 17.

[13] Cfr. *Perizia e dettaglio estimativo dei lavori compresi nel progetto generale per la sistemazione delle strade interne ed apertura di sbocchi dell'abitato...*, 1 luglio 1886. ASF., Sottoprefettura II, b. 149.

[14] Idem.

[15] Ancora nel 1886, infatti, si redigeva una perizia estimativa dei lavori da compiersi secondo il progetto redatto ed approvato due anni prima. Cfr. *Perizia e dettaglio estimativo...*, cit.

[16] Cfr. Deliberazione del Consiglio Comunale n. 706 del 19 maggio 1885. Archivio Comunale di Guarcino (d'ora in poi ACG), Archivio post unitario, III, *Verbali delle deliberazioni del consiglio e della giunta*, b. 2.

[17] Idem.

[18] Il progetto, come si evince dal decreto di definitiva approvazione, era datato al 15 ottobre del 1885. ACS, *Leggi e Decreti, 6226/1889*.

[19] Con la domanda del 23 gennaio 1886 il sindaco chiedeva, in particolare, di estendere al comune di Guarcino le disposizioni contenute negli articoli 12 e 13 della legge per Napoli. Cfr. R.D. n. 6226 del 4 luglio 1889. ACS, Leggi e Decreti, 6226/1889; anche in «R.U.L.D.», XCIV (1889), pp. 2842-2844 .

[20] R.D. n. 6226 del 4 luglio 1889, cit..

[21] Il provvedimento definitivo di approvazione, infatti, fa esplicito riferimento al progetto del 15 ottobre del 1885. Cfr. R.D. n. 6226 del 4 luglio 1889, cit.

[22] Cfr. R.D. n. 6226 del 4 luglio 1889, cit.

[23] Idem.

[24] *Comune di Guarcino, pianta dell'abitato*. ACS, *Leggi e Decreti, 6226/1889*.

[25] Sulle vicende urbanistiche ed edilizie di Terracina Cfr. P. Cavicchioni, *Terracina, studio campione di un centro storico della fascia costiera del territorio pontino*, in M. Pallottini (a cura di) *Il territorio pontino*, Roma 1977; cfr. anche G. Zander, *Terracina medievale e moderna attraverso le sue vicende edilizie*, in «Quaderni dell'Istituto di Storia dell'Architettura», 31-48 (1961), pp. 315-330.

[26] Cfr. P. Cavicchioni, cit.

[27] R.D. n. 7112 del 27 luglio 1990. ACS, *Leggi e Decreti, 7112/1890*; anche in «R.U.L.D.», XCVIII (1890), pp. 3769-3773.

[28] Idem.

[29] Idem.

[30] *Progetto di risanamento della città di Terracina secondo la legge per Napoli 15 gennaio 1885*. ACS, *Leggi e Decreti, 7112/1890*.

[31] Con questa denominazione era identificato l'accesso all'antico nucleo fortificato che si apriva sul fronte meridionale delle mura, immediatamente ad ovest del Palazzo Braschi.

[32] *Comune di Vallecorsa, Relazione sommaria sulle condizioni generali del Comune di Vallecorsa richiesta con Nota Sotto Prefettizia Gab. n. 21, del 10 gennaio 1886*. ASF, Sottoprefettura, II, b. 341.

[33] Idem.

[34] Cfr. G. Olivieri, cit.; in appendice.

[35] *Municipio di Vallecorsa, pianta dell'abitato*. ACS, *Leggi e Decreti, 6679/1890*.

[36] Cfr. R.D. n. 6679 del 2 marzo 1890. ACS, *Leggi e Decreti, 6679/1890*; anche in «R.U.L.D.», XCVI (1890), pp. 580-581.

[37] Cfr. G. Olivieri, cit.; in appendice.

[38] Cfr. *Municipio di Vallecorsa, pianta dell'abitato*, cit.

[39] Cfr. G. Olivieri, cit.; in appendice.

[40] Idem.

[41] La verifica è stata operata attraverso il confronto della planimetria di progetto con una mappa catastale datata al 1925. Cfr. *Mappa dei fondi urbani compresi nel Comune di Vallecorsa*. ASF, Gregoriano b. 6/38.

[42] Sulle condizioni economiche del centro in questo periodo cfr. Relazione sommaria, cit.

APPENDICE

ACS, Leggi e Decreti 6679, 1890

Risanamento dei comuni d'Italia

* * *

Vallecorsa

1. In seguito al progetto di massima pel risanamento del paese, da me esibito in data 12 Dicembre 1886, la Commissione tecnica pel risanamento dei Comuni d'Italia, esaminati i documenti inviati dal Municipio di Vallecorsa, emetteva in data 10 Ottobre 1887 il suo parere in base a sette considerazioni, nella massima parte tecniche.

2. Primo considerando della rispettabile Commissione.
Se si considera che le demolizioni progettate dall'On.le Municipio sono tutte coordinate ad aereggiare il paese, ma sono poca cosa rispetto al numero grande di vicoli ciechi ed angusti.
3. La Commissione ha indicato con segni rossi sulla pianta da me esibita gli sbocchi da aprire sopprimendo le demolizioni A e B.
4. È da osservare che il caseggiato A, come risulta dai documenti da me esibiti, è così pericolante in parte, e in parte crollato e gremito di puntelli, che la sua demolizione quasi interamente sarà necessaria, salvo il ricostruire quelle case invece di formare una piazza.
5. Il fabbricato della località B, sebbene in diverse condizioni da quelle del caseggiato A, pure risulta già demolito in parte perchè fatiscente.
6. Il Municipio di Vallecorsa sente più che ogni altro la necessità di diradare il caseggiato, ma pei pochi mezzi economici, non può pensare a progetti radicali di allargamento di strade che; quindi profitta di ogni circostanza favorevole in cui qualche fabbrica per vecchiezza va a deperire, per produrre con minore spesa degli allargamenti qui (sic) e colà, i quali predispongono, per ora il paese a più facili modificazioni future, pure migliorando momentaneamente con aereggiamenti parziali quel poco che è possibile.
7. Non ostante queste generali tendenze, i proprietari sono restii alle espropriazioni, perché case vecchie da acquistare non ve ne sono, e col denaro dell'espropriazione (valutando il fondo nello stato in cui si trova) non può ricostruirsi la casa nuova. Né tutti trovano la convenienza o hanno la possibilità di aggiungere la somma ulteriore necessaria alla nuova costruzione. Così il fabbricato B è stato risarcito.
8. Quanto alla località A, nel decorso anno, sorse altra idea che per parte del consiglio Comunale ebbe la sua sanzione coll'atto deliberativo del 26 Marzo 1887. Si propose adunque di profittare di quell'area per costruirvi un fabbricato comunale che raccogliesse i pubblici uffici: Le ragioni svolte in quella seduta a me sembrano ben ponderate ed infatti riscossero l'approvazione della maggioranza dei consiglieri. Il comune non ha residenza propria, quella per la quale paga il fitto è ristrettissima e poco decorosa. Profittando dell'area A risparmierebbe in seguito il fitto, potrebbe riunirvi gli altri uffici che al presente sono sparsi pel paese, e ciò con risparmio ulteriore dei fitti e di tempo nel disbrigare le pratiche. Nel costruire la fabbrica godrebbe del beneficio del vecchio materiale e, ricostruttare (sic) il Comune, i due vicoli detti Fiore e Solferino, i quali risulterebbero laterali alla nuova residenza sarebbero lasciati più larghi a vantaggio della circolazione dell'aria e cogli sbocchi giustamente designati dalla Commissione.
9. Invero il convento dei missionari fu donato al Comune per pubblici servizi, ma a tale scopo è inadatto sia per la disposizione degli ambienti, sia perché posto fuori dal paese, mentre la nuova residenza risulterebbe assai centrale e sulla via maestra.
10. Oltre questo convento possiede il Comune altri buggigattoli per lui di niun profitto. Frattanto tutti questi locali sarebbero adatti ad uso agricolo e per abitazione di contadini e potrebbero per questi usi vendersi convenientemente. A mio avviso sarebbe dunque opportuno venderli per lo scopo a cui sono adatti, e col ritratto costituire i fondi per la costruzione dei necessari uffici in aggiunta ai mezzi straordinari che potrebbe avere il Municipio in base alla legge di risanamento.
11. Per norma della superiorità accenno i fondi alienabili e il loro reddito imponibile onde possa formarsi un qualche concetto della somma che ragionevolmente potrebbe ricavarsi vendendoli.
Via della Fonte… n. 12 e 12 II casa (dei Missionari). Piani 4. Vani 16 n. di mappa 2955.
Reddito imponibile £ 236.25
Piazza S.Angelo. Piano terreno vano n. 1 n. di Mappa 987/3.
Reddito imponibile £ 30
Via Grande. Piano terreno vano n. 1. n. di mappa 992/2.
Reddito imponibile £ 30
Via Mentana. Casa piani n. 3 vani 3. n. di mappa 1047.
Reddito imponibile £ 30
Via Lunga. Casa Piano 1 vano n. 1. n. di mappa 1194.
Reddito imponibile £ 6
Totale del Redd.o Imponibile £ 336.25
Quindi il valore di detti fondi ricavato in base al detto reddito e valutati gli sfitti e acconcimi in ragione del 15% sul reddito lordo ascende a £ 5620 valore ricavabile colla vendita.
12. Osservati poi sul luogo ad uno ad uno tutti gli sbocchi da aprirsi al paese secondo le indicazioni della commissione ecco i risultati dell'esame.
13. Sbocco (a)
Non sembra conveniente di aprirlo. Il vicolo ha poca lunghezza. Lo spessore del fabbricato dall'interno all'esterno è di due sole camere: l'altezza dalla parte interna del vicolo è piccolissima: all'esterno v'è la campagna, all'interno la piazza; sicché l'aria ha gioco liberamente: e il rimuovere quel poco ostacolo sarebbe cosa insignificante rispetto all'aereazione: mentre importerebbe al Municipio, sensibile spesa, per la demolizione ed espropriazione delle sudd.e 2 camere e di altra a sinistra. Inoltre il vicolo non è sporco. Finalmente questa località è in vetta al paese e perciò sempre ventilata, né lo sbocco offrirebbe il comodo di un'uscita, perché al disotto v'è il dirupo che converrebbe difendere.

14. Sbocco (b)
Tornano in giuoco le stesse ragioni di (a) anzi il vicolo è più aereggiato
15. Sbocco (c)
Non può eseguirsi perché quivi non esiste vicolo, ma un'area occupata dalla Chiesa.
16. Sbocco (d)
Questo lavoro non sarebbe male indicato, perché il vicolo di S.Martino è lungo e non molto aereggiato: e il fondo del vicolo misura m 1.50 di larghezza. Il lavoro da eseguirsi consisterebbe nel demolire ed espropriare tre camere che formano lo spessore dall'esterno all'interno del paese. E ciò eseguito sarebbero a difendersi altri due piani sottoposti, sopra dei quali dovrebbe protendersi il vicolo, senza avere peraltro uscita all'esterno. Di più sarebbe necessario consolidare la casa a sinistra formata da quattro piani, compreso quello terreno, essendo essa pericolante. La spesa può presumersi di lire ottomila.
17. Sbocco (e)
Quivi si ha un orto e non case: e il transito al pubblico non interessa.
18. Sbocco (f)
Impossibile. Il taglio dei fabbricati sarebbe grandissimo e porrebbe in comunicazione due punti di fortissimo dislivello. Al più potrebbe aprirsi il fondo al vicolo del Sole sulla via Pia con un sopportico; ma può dirsi che ora vi sia stanteché si ha un gran vano aperto sul vicolo del sole con una finestra in fondo senza infissi sulla via Pia, sebbene il tutto di proprietà privata.
19. Sbocco (g)
Sarebbe opportuno, ma come semplice passeggiata d'aria, non come transito, atteso il fortissimo dislivello fra i due punti che verrebbero posti in comunicazione. Il lavoro da eseguirsi sarebbe la demolizione ed espropriazione di due camere al livello di Via della Stella, e di altra superiore. Si avrebbero poi tre piani sottoposti all'area sgomberata i quali converrebbe difendere dalla strada che per ipotesi giacerebbe al di sopra, Fra spese e compensi si presume che occorrerebbero circa £ 5000.
20. Sbocco (h)
Sarebbe inutile l'eseguirlo. Porrebbe in comunicazione due vicoli ciechi, ma il più piccolo col taglio proposto sboccherebbe nel più grande che per passaggi coperti sui quali esistono case a più piani di qualche valore. Si avrebbe quindi grandissima spesa a vantaggio pressoché nullo.
21. Sbocco (i)
L'apertura di questo sbocco sarebbe opportuna per eseguirlo è necessario demolire un sopportico che si presenta sul principio e il quale sostiene due piani di camere con soffitte sopra. Converrebbe poi demolire circa una ventina di camere. Pel transito lungo questa apertura sarebbe poi da costruire una scala, stante il forte dislivello delle due strade che si porrebbero in comunicazione. La spesa fra lavori ed espropriazioni si presume di £ 12000.
22. Sbocco (l)
Può eseguirsi, ma riguardo allo scopo è insignificante; perché la chiusura del vicolo risulta da un piccolo casotto basso che non gli nega l'aereggiamento dall'esterna campagna, con cui può dirsi a contatto. Qui pure non si avrebbe uscita dal paese per il fortissimo dislivello esterno: e bisognerebbe difendere le camere sottoposte al casotto che rimarrebbero esposte alle intemperie.
23. Sbocco (m)
Impossibile ad eseguirsi: inquantochè taglierebbe da cielo a terra il palazzo Iacobucci e non si farebbe che aprire la comunicazione tra un sopportico ed un cortile non notato in pianta.
24. Sbocco (M)
Questa apertura è bene intesa e non è che una restrizione del nostro progetto.
25. Sbocco (n)
Può eseguirsi, sebbene di poco interesse quando lo sbocco (M) fosse ristretto secondo la proposta della Commissione: mentre nel nostro caso risultava compreso nella grande demolizione.
26. Sbocco (o)
Non converrebbe eseguire un taglio da cielo a terra, perché troncherebbe la casa dell'on.le Sindaco, espropriando due camere, una al primo e una al secondo piano, ed espropriare di più un cortiletto per avere una comunicazione sulla strada esterna. Questo lavoro, compresa la espropriazione, si presume possa importare circa £: 2000.
27. Sbocco (p)
Questo taglio sarebbe eseguibile demolendo sei camere degli Eredi Lauretti: e la spesa fra lavori ed espropriazione, si presume di £: 6000 circa. Questa spesa potrebbe ridursi ad un terzo, qualora l'apertura si limitasse ad un sopportico, o arco di passaggio.
28. Sbocco (C)
Quest'apertura è bene intesa e di poco costo, e forma parte del progetto esibito dall'On.le Municipio.
29. Sbocco (q)
Quest'apertura a sopportico è quasi fatta. Basterà espropriare una stalletta e al più un vano al disopra. Fra lavori ed espropriazione si presume una spesa di £: 1500.
30. Sbocco (r)
Quest'apertura sarebbe bene indicata, perché si ha quivi un vicolo dei più popolati e più sporchi. È pertanto un lavoro difficile per le troppe case da demolire. La spesa è difficile ad indicarla, ma potrebbe ascendere oltre le £: 12000.
31. Sbocco (s)
Per aprire questo sbocco converrebbe perdere un vano delle carceri e sembre potersene fare a meno, perché questa località è abbastanza ventilata trovandosi in una parte del paese piuttosto alta: e la ventilazione sarà anche maggiore quando sarà aperto il seguente sbocco.
32. Sbocco (E)
Questo Sbocco è nel progetto esibito dal Municipio.
33. Sbocco (F)
Idem.
34. Sbocco (z)
L'apertura è possibile, bensì per la circolazione dell'aria, ma non per uscita dal paese, essendovi sotto l'altezza di due piani; al disopra poi dovrebbero espropriarsi e demolirsi le camere per l'altezza di tre piani, pagarsi dei compensi per le proprietà che restano troncate difendere, dalle intemperie i piani sottoposti etc. La spesa potrebbe presumersi di quattro in cinque mila lire.

35. Sbocco (u)
Questo taglio meriterebbe di essere eseguito perché le abitazioni sono affastellate; ma a lavoro eseguito non si avrebbe che un passaggio di un metro di larghezza: converrebbe tagliare otto camere, pagar dei compensi etc. quindi è assai problematico se convenga eseguire detto lavoro.

36. Sbocco (v)
Quivi non ha luogo l'esecuzione di alcuno sbocco, che sembrò possibile alla Commissione per una falsa indicazione della pianta.
37. Sbocco (x)
Si ritiene inutile perché il vicolo è padronale e vi hanno ingresso due sole persone.
38. Sbocco (D)
Questo sbocco è nel progetto presentato dal Municipio.
39. Concludendo: A me sottoscritto Ingegnere parrebbe che non potendo tutti eseguirsi i detti sbocchi per le ragioni esposte e per le scarse finanze del Comune, dovessero limitarsi; almeno per ora, agli sbochi d, g, i, o, E, F, D, G, M, secondo la restrizione progettata dalla Commissione, e di più ai due sbocchi dei vicoli Fiore e Solferino laterali all'area A, e allo sbocco P restringendone la spesa come fu indicato disopra.

Secondo considerando
40. Esso serve non solo a prendere nota del costo delle espropriazioni e dell'importo delle riedificazioni quindi non essendo nulla da rimarcare si passa al

Terzo considerando
41. Quivi si rileva non aver Vallecorsa presentata sua stima neanche di massima per condurre in paese acqua potabile facendo rilevare la grande necessità di una tale stima.
42. Sento adunque la necessità di ripetere quanto ho esposto più volte in parole e in iscritto, essere cioè Vallecorsa sprovvista di sorgive, anche a distanza sensibile, ma essere una regione in cui la circolazione dell'acqua è occultata. Né qui è il luogo di svolgerne la dimostrazione. In tali casi la difficoltà tutta consiste nel poter sorprendere l'acqua nei punti di passaggio trovandola ad opportuni livelli.
43. In queste ricerche la scienza non ha norme pratiche positive, anzi il problema è riguardato come dei più ardui. Frattanto che vi abbia speso intorno molto studio ed osservazioni pratiche sa facilmente distinguere le località più probabili e prognosticare entro certi limiti se l'acqua sarà più o meno profonda, se sarà più o meno probabilmente, perenne, se potrà essere o no copiosa, e sa proporre i mezzi più acconci e più economici per le ricerche.
44. Ma comunque un buon successo sia per coronare la soluzione di questi problemi d'idrografia sotterranea, fa sempre di mestieri impiegarvi qualche somma di danaro, né talora l'insuccesso può dar ragione a censurare la spesa perduta, trattisi di località che altrimenti non possa provvedersi di acqua, e sia questa necessaria, o quando trattisi di andare incontro necessariamente a spesa urgente acque note e lontane.
45. Trovandosi dunque Vallecorsa sprovvista di ogni fondo da impiegare, anche in modeste ricerche, e d'altra parte ricevendo reiterati eccitamanti dalla R.a Prefettura per la presentazione di un progetto; me ne incaricò, ne potei far davantaggio che esibire un progetto in data 22 Febbraio 1887 accennando ai modi possibili di fornire d'acqua potabile Vallecorsa e le spese presuntive. Come località più opportuna indicai Valle Cupa limitando la spesa per un primo tasto del terreno in lire 200.
46. Il R.o Genio civile cui venne rimesso il progetto si pronunciò per l'esperimento di Valle Cupa.
47. Il tasto eseguito rivelò infatti quivi una piccola sorgente d'indole torrentizia. L'abbandonarla il cavarne profitto esigerebbe ancora ulteriori esplorazioni ma le lire 200 sono esaurite sebbene esclusivamente venissero impiegate nel lavoro, senza nulla distrarne, per i miei viaggi, onorari ecc.
48. La R.a prefettura rinnovò gli eccitamenti per avere il progetto. Scrissi allora all'Ill.mo Prefetto in data 6 Decembre 1887 attendendo istruzioni, ma non ebbi risposta. Nel Decembre 1887 ricevetti verbali rimproveri perché non inviassi il progetto per la conduttura di Vallecorsa. Ricordai allora che attendevo risposta alla mia lettera in data 6 Novembre 1887 e seguì di nuovo il silenzio finché la On.le Commissione è tornata di nuovo agli eccitamenti. Ma la questione è di danaro.

Quarto considerando
49. Sorpasso su questo considerando che si fa dipendere dal precedente, intorno al quale mi sembra aver posto chiaramente lo stato della questione.

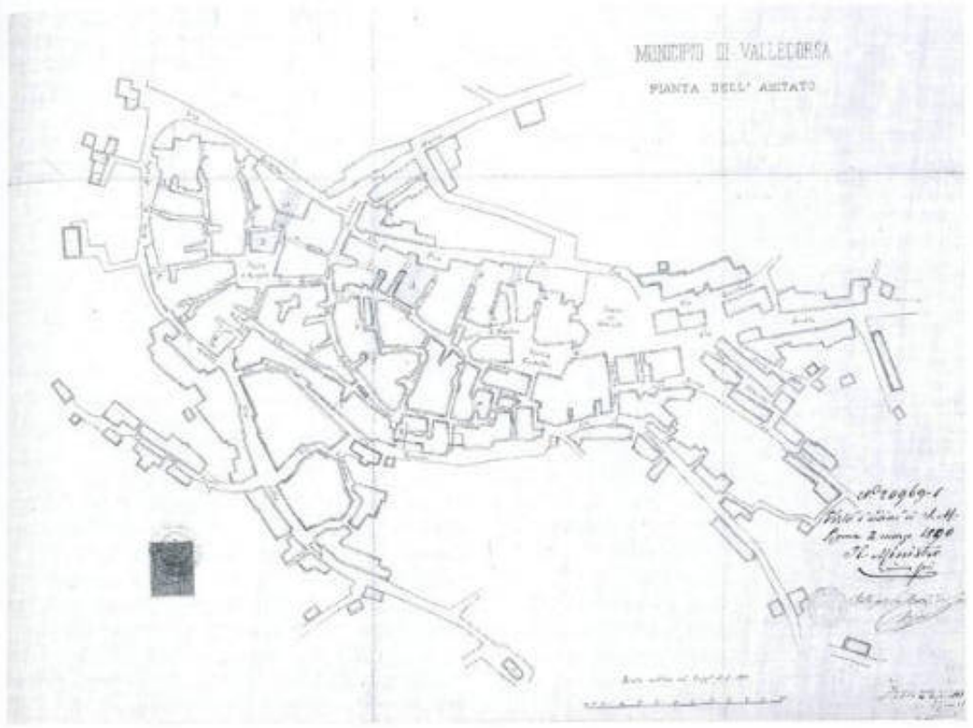
Quinto considerando
50. La redazione della stima attenendosi strettamente all'art. 13 della legge di Napoli fu impossibile e perciò temperai alquanto il sistema di stima. Ciò non ostante l'On.le Municipio sa per prova quanto malumore eccitarono quelle stime e quante eccezioni fino ad impressionare il Municipio stesso ch'io avessi preso veri abbagli come risulta da varie lettere.
Ad un fondo non sempre conviene un fitto ma sempre conviene un valore.
Il vero fitto, che non leda la giustizia e che non ecciti quindi ragionevoli malumori, non sempre è dimostrabile nella forma voluta dall'art. 13.
Il ricavarlo poi dal reddito imponibile è, per lo più, partire da una base non rispondente al giusto e provocare infinite opposizioni e perizie giudiziarie.
Del resto poco costa al sott.o ricavare meccanicamente dette stime dal reddito imponibile.

Sesto considerando
51. Si preferisce giacché non riguarda la parte tecnica.

Settimo considerando
52. Inculcasi di nuovo in esso la presentazione di una perizia per la conduttura dell'acqua potabile, su di che si è abbastanza esposto al terzo considerando.

Evaso così l'incarico sono in attesa di ulteriori istruzioni in proposito.

Per copia conforme all'originale del 21 Luglio 1888
Roma 8 Gennaio 1890
Olivieri



1/Vallecorsa (FR), Pianta dell'abitato, 1886-1890 (ACS, *Leggi e decreti, 6679/1890*).

UN QUARTIERE DI EDILIZIA OPERAIA A JESI : IL «PROGETTO DI PIANO EDILIZIO E DI AMPLIAMENTO DEL SOBBORGO GRAMMERCATO PRESSO LA STAZIONE FERROVIARIA»

Maria Maddalena Scoccianti

«Jesi, città delle Marche, capoluogo di mandamento, è un potente centro industriale, commerciale ed agricolo, in cui si accentrano quasi tutte le attività dei 30 paesi che lo circondano» così recita, nel 1932, la relazione allegata al progetto di risanamento del Rione S. Pietro[1]; il prospetto dimostrativo ad essa unito[2] elenca le numerose industrie presenti in città ed in gran parte già esistenti agli inizi del secolo epoca in cui Jesi, seguita da Fabriano e Chiaravalle, risultava essere il maggior polo di attività della Valle dell'Esino[3].

La mancanza di alloggi, conseguenza del processo di industrializzazione in atto, aveva indotto già nel 1885 il Pubblico Consiglio della città a deliberare la concessione di un premio per chi sopraelevasse la propria abitazione ed anche: «[...] di concedere gratuitamente l'area del Gran Mercato per la costruzione di case a due piani oltre il piano terra»[4].

La vasta area situata all'esterno dell'antica Porta Valle, a sud-est della città, punto di confluenza di viaggiatori, mercanti e merci provenienti da Chiaravalle, Ancona, Falconara ed in seguito luogo di passaggio obbligato per i pellegrini diretti alla Santa casa di Loreto, si era venuta strutturando, sin dal XII secolo, come «Mercatale»; nelle sue vicinanze sorsero un Ospizio per Pellegrini, di cui si ha memoria sin dal 1248, la chiesa di S.Sebastiano e S Rocco, protettori dalla peste (1478), ed un lazzaretto (1591). Nell'area del Mercatale si svolgevano anche le esecuzioni capitali[5].

La presenza del Vallato e le attività artigianali che vi si svolgevano determinarono anche il sorgere di insediamenti residenziali, nel 1702 abitavano: «...al Mercatale 57 famiglie per 217 anime, che vivono quasi tutte con la professione delle corde o con l'arte del lavare...»[6].

Le molteplici funzioni assolte dal Mercatale nel corso dei secoli e la sua conseguente importanza nell'assetto urbanistico generale della città, sono attestate dalla viabilità locale, che mette in comunicazione l'area con ogni parte della città: con Via Mura Orientali e Porta Mannelli attraverso le attuali Via Castelfidardo e delle Conce, con la Flambengna/Clementina attraverso l'attuale via del Setificio – rettifica ottocentesca di un percorso preesistente – con l'area delle Valche, poi borgo Cartiera, attraverso la «Strada Tagliata», attuale Via Gallodoro.

La lottizzazione prevista nel 1885 non venne realizzata, soltanto alcuni lotti perimetrali su Via dell'Esino e su Via Gallodoro, vennero progressivamente occupati da blocchi unitari di edifici a schiera, l'area interna di Piazza Grammercato venne destinata a Foro Boario.

La crescente richiesta di abitazioni, non regolata da un piano urbanistico, si concentrò ai margini delle principali vie d'accesso alla città determinando il sorgere di «...lunghissime ed ininterrotte file di case di abitazione fiancheggianti le strade fino a notevoli distanze dal centro abitato»[7]. I nuovi sobborghi che formano «lunghe e tortuose code», vengono definiti: «...un vero sconcio dal lato edilizio» che causa oltretutto «...un maggior costo e una maggiore difficoltà per l'esplicazione dei pubblici servizi (polizia, illuminazione, provvista d'acqua, servizio medico, fognature, scuole ecc.)»[8] inoltre essi non soddisfano più il continuo bisogno di case infatti a causa «...dell'ognor crescente aumento delle industrie, degli opifici e della popolazione, le abitazioni tornano ad essere in numero assolutamente deficente e le pigioni, già assai elevate, vanno continuamente rincarando...»[9].

La città di Jesi versa anche in pessime condizioni igienico-sanitarie: «...Si aggiunga a ciò che nella Città e nei Sobborghi esistono un gran numero di case in condizioni tutt'altro che igieniche; la maggior parte albergano un numero di famiglie sproporzionato alla loro capacità e costituiscono degli agglomerati pericolosi in caso di possibili epidemie; molti pianterreni, talora più bassi del piano di campagna circostante, sono tuttavia adibiti per abitazioni, ed il Comune non può applicare, neanche moderatamente, le vigenti disposizioni legislative e regolamentari d'igiene e dichiarare inabitabili e far sgombrare almeno quegli ambienti che si trovano in condizioni peggiori, poiché tali provvedimenti, renderebbero impossibile a tante famiglie trovare altre abitazioni, e si verrebbe ancor più a cagionare altro rincaro dei fitti con evidente danno delle popolazioni più povere...»[10].

Per porre fine ai problemi lamentati, la Giunta Municipale incaricava, nel 1905, l'Ing. F. Coppari, capo dell'Ufficio Tecnico Comunale, di redarre un Piano Edilizio; il 28 Aprile dello stesso anno, venne presentato al Consiglio Comunale il «Progetto di Piano Edilizio e di ampliamento del Sobborgo Grammercato presso la Stazione Ferroviaria».

La Stazione di Jesi, inaugurata nel 1866 con l'entrata in funzione della linea Roma-Falconara, era stata collegata alla viabilità preesistente attraverso il nuovo Viale della Stazione (attuale Viale Trieste)[11], tracciato nel 1873 attraverso i terreni del Marchese Trionfi; il viale, ancora inedificato agli inizi del secolo, divenne l'asse intorno al quale si articolò la nuova espansione della città; le motivazioni della scelta sono elencate nella relazione introduttiva citata: «[...] L'area oltre l'avere un'eccellente esposizione, una forma conveniente, un sottosuolo perfettamente asciutto, presenta ancora i seguenti vantaggi:

1°) È fiancheggiata per tutta la sua lunghezza da un torrente di acqua perenne, il Gorgolungo, nel quale possono trovare comodo e conveniente esito i rifiuti e le fogne dei nuovi fabbricati e strade;

2°) È prossima alla stazione, aderente alla Città ed al Campo Boario, e prossimo ancora alla maggior parte degli stabilimenti ed opifici;

3°) Si presta per l'apertura di nuove strade che facilitano l'accesso alla Stazione, sfollando, nei giorni specialmente di mercato e di fiera, la ristretta via del Grammercato;

4°) Rende possibile ancora l'ampliamento di questa Via;

5°) Finalmente si presta assai bene per un successivo ampliamento che dovesse farsi in avvenire sui N.80 e 81 del foglio di mappa sudd.to, come si dimostra con linee punteggiate rosse nella planimetria allegata...»[12].

Il progetto originale è così descritto:

«...Descrizione del piano edilizio.

Come si rileva dagli allegati disegni, il nuovo piano edilizio consiste essenzialmente nell'apertura di un ampio stradale principale che sarà il prolungamento del Viale centrale della Piazza Grammercato, largo 20 m., e che partendo dalla Via dell'Esino va ad attraversare la Via della Stazione fino ad incontrare il torrente Gorgolungo. Dalla Via Grammercato (ingrandita come si disse dall'atterramento delle casette Trionfi) dovrebbe partire un secondo stradale normale al precedente e largo 15 metri. Un terzo stradale, parallelo a quest'ultimo dovrebbe aprirsi partendo da circa metà della Via delle Cave giungendo al Gorgolungo. Finalmente una strada di circonvallazione larga 10 m. e seguente la Via delle Cave, opportunamente ampliata, e quindi costeggiante la sponda sinistra del Gorgolungo fino a sboccare in Via dell'Esino, dovrebbe completare la rete stradale del nuovo quartiere.

Una tale rete viene a determinare N.7 isolati di fabbriche, ed ogni isolato avrà nel centro un gruppo di cortili [...]»[13].

Lo schema della nuova lottizzazione nasce dalla necessità di mediare una maglia regolare di strade, più o meno parallele alle preesistenti Via dell'Esino e Via Gallodoro che delimitavano l'area del Grammercato, con il tracciato irregolare del torrente Gorgolungo e con il Viale della Stazione, il disegno dei nuovi isolati è dunque fortemente irregolare ma l'impianto generale è invece chiaro e razionale, gerarchicamente ordinato intorno a due assi: Viale della Stazione alberato e concluso dal fondale della Stazione Ferroviaria, Via XXIV Maggio che attraversa l'area del Grammercato e la collega alla nuova espansione; la gerarchia viaria è ulteriormente marcata dall'ampiezza decrescente delle sezioni stradali.

Il Comune, avvalendosi dell'art.20 della Legge 31 Maggio 1903 N.254 sulle case popolari[14], intendeva espropriare l'area Trionfi rivendendo poi ai privati i lotti a prezzi calmierati; il progetto nel suo complesso, fu approvato con Regio Decreto il 6 Dicembre 1908[15], ma non venne concessa al Comune, perché non prevista dalla Legge citata, la possibilità di destinare parte delle aree espropriate per la costruzione «...di stabilimenti industriali, magazzini di deposito o fabbricati destinati a scopi simili...» Per ovviare a questa limitazione il Comune decise di non ricorrere più alla Legge N.254, di conseguenza, il 25 Gennaio 1910, venne approvata una convenzione col Marchese Trionfi che prevedeva tra l'altro:

– la concessione gratuita al Comune, da parte di quest'ultimo, delle aree da destinare alla viabilità;
– la vendita dei lotti ai privati a prezzi convenuti;
– l'obbligo, da prevedersi contrattualmente, che i privati costruissero rispettando le disposizioni previste nel «Regolamento per la concessione di aree» predisposto dal Comune.

Il Municipio, a sua volta, si impegnava a costruire le strade nelle aree cedutegli dal M.se Trionfi, provvedendole di fognatura e di illuminazione[16].

«Per quanto riguarda il prezzo di vendita delle aree ai privati, si propone distinguere le aree stesse in n. 3 classi, secondo l'importanza della loro ubicazione e cioè:

1°.Classe = Aree fiancheggianti il lato Nord-Est di Via della Stazione, per una zona larga non più di 25 metri;

– Aree comprese nei due isolati determinati dalla Via della Stazione, dalla Via Grammercato, dal nuovo stradale parallelo a Via dell'Esino e dall'altro nuovo stradale che da Via dell'Esino va a Via della Stazione.

– Aree rimanenti che fiancheggiano la Via della Stazione e il tratto di nuovo stradale compreso tra questa via e via dell'Esino, per zone di larghezza non maggiori di 20 metri.

Dette aree sono indicate nell'unito tipo con la lettera *A* ed il loro *prezzo massimo* può essere fissato in £. 5.00 il metro quadrato.

2°.Classe = Le restanti aree comprese tra il Gorgolungo e le vie della Stazione, del Grammercato e dell'Esino, non indicate tra quelle di prima classe. Queste aree sono indicate nel tipo con la lettera *B*, ed il loro *prezzo massimo* si propone fissarlo in £.3.50 il metro quadrato.

3°.Classe = Aree esclusivamente per case operaie. Sono quelle rimanenti indicate con lettera *C*, retrostanti a quelle fiancheggianti la Via delle Cave e il torrente Gorgolungo. Il loro prezzo potrebbe essere fissato in £.2.00 il metro quadrato»[17].

Il 18 Luglio 1908 venne deliberata anche l'approvazione del piano edilizio «nell'area Gatti», costituita dai due isolati fronteggianti la stazione ferroviaria.

Il ritardo nell'approvazione del Piano di Ampliamento del Sobborgo Grammercato (area Trionfi), la mancanza di abitazioni ed aree fabbricabili, fecero sì che i due isolati venissero velocemente edificati; nel 1910 infatti, come evidenzia la relazione dell'Ufficio tecnico, si pose con urgenza il problema di eseguire tutti i lavori di sistemazione e fognatura delle nuove strade.

Anche i lotti dell'area Trionfi, disponibili dal 1910 (anno della definitiva approvazione della Convenzione tra il Comune di Jesi ed il Marchese), furono progressivamente occupati dall'edilizia residenziale e da piccole costruzioni ad uso industriale; già all'inizio degli anni Venti nacque di nuovo la necessità di reperire nuove aree da destinare ad abitazioni, fu prescelta Piazza Grammercato lottizzando parte dello spazio destinato a Foro Boario.

Il Piano Coppari affrontò per la prima volta il problema di fornire abitazioni ad una classe operaia in continua crescita, le motivazioni iniziali del Piano vennero, in parte, successivamente contraddette dalla suddivisione degli isolati in lotti di I°, II°, III° classe, il cui costo differenziato, seppur contenuto, determinò l'insediamento nell'area di una piccola e media borghesia che andò ad occupare i lotti migliori, relegando nei pochi lotti di terza classe (Via delle Cave, Via Imbriani) il ceto operaio che si insediò soprattutto nell'area Gatti (Via IV Novembre, Via Marconi, Via Mazzoleni) e, successivamente, nell'area Grammercato.

Il diverso costo delle aree ed il diverso «ceto» degli insediati non ha determinato differenze dal punto di vista delle tipologie abitative adottate ma spiega senz'altro la differente qualità delle abitazioni rilevabile nell'area, il taglio maggiore o minimo degli alloggi, il decoro più ricco o modesto delle facciate.

Il «regolamento per la concessione delle aree»[18], redatto nel 1908, allegato al Piano di ampliamento Coppari stabilisce, sin dall'inizio, norme precise alle quali dovranno attenersi i costruttori di nuove abitazioni; la normativa adottata, rispondente alle moderne concezioni di igiene: altezze interne minime di almeno 3 metri, sufficiente superficie di aerazione e illuminazione, presenza di servizi igienici..., garantisce in partenza migliori standard abitativi ai quali dovranno adeguarsi anche le abitazioni popolari più economiche per le quali vengono messi a punto tipi edilizi, anch'essi «standardizzati», nati non tanto da una ricerca specifica sull'abitazione operaia quanto dall'evoluzione e razionalizzazione di tipi abitativi di tradizione sette-ottocentesca.

Un tipo di abitazione ampiamente diffuso nell'area è quello della casa a schiera monofamiliare o, più raramente, bifamiliare; gli esempi presentati[19] mostrano gli edifici costruiti da Cooperative Operaie o singoli privati nell'area Grammercato; le abitazioni, pur se realizzate da proprietari diversi, si accostano le une alle altre formando fronti omogenei nei quali è spesso volutamente perseguita: la continuità delle fasce marcapiano e dei cornicioni di coronamento ed il ritmo delle aperture.

I prospetti sembrano seguire le indicazioni dell'Art.15 del Piano Coppari: «...la decorazione delle case potrà essere anche la più semplice e la più modesta... si dovrà però avere cura che... (le diverse parti dell'edificio) ...armonizzino in modo da formare un complesso decente e di gradevole aspetto».

Di fatto i fronti delle abitazioni ripropongono il consueto, semplice disegno, degli edifici a schiera di origine sette-ottocentesca caratterizzato da:

– doppie aperture a piano terra: la più grande dà accesso ad un vano ad uso non residenziale, la più piccola introduce al corpo scala e quindi alla abitazione vera e propria situata al primo piano;

– fasce marcapiano e cornicione di coronamento in cotto, manto di copertura in coppi e pareti esterne semplicemente intonacate.

L'ampiezza delle schiere e quindi la distanza tra le murature portanti parallele, varia da un minimo di 6 m.~ ad un massimo di 11 m.~, determinando, di conseguenza, tagli di alloggi estremamente ridotti e quindi più economici, o al contrario, più ampi e comodi.

All'interno degli alloggi di taglio minimo (fronte con due finestre) vengono ricavati un vano cucina e due camere da letto, una grande ed una piccola, che soddisfano ai requisiti abitativi minimi riservati alla famiglia operaia «tipo»; negli alloggi di taglio maggiore, (fronte con tre finestre), la maggiore ampiezza consente di ricavare un maggior numero di vani da destinare a camere da letto.

Il piano terra è raramente destinato ad uso residenziale: l'art.12 del Regolamento allegato al Piano Coppari giustamente imponeva, in questo caso, la presenza di un vespaio ventilato ed una quota di calpestio alta dal piano stradale almeno 0,60 m.; i maggiori costi indotti da questi accorgimenti scoraggiarono l'uso abitativo dei piani terra dove, in alcuni casi, vennero però collocate la cucina e la latrina consentendo così la destinazione a «zona notte» dell'intero primo piano e quindi un maggiore sfruttamento dell'alloggio minimo.

La casa a schiera illustrata, nelle due varianti:

– alloggio minimo-50/60 mq.~ ad uso residenziale, altrettanti ad uso non residenziale;

– alloggio medio/grande-70/80 mq.~ ad uso residenziale, altrettanti ad uso non residenziale,

rappresenta dunque un vero e proprio tipo «standard» destinato alla classe operaia.

Le abitazioni a schiera mono-bifamiliari sono presenti, soprattutto inizialmente, anche nelle aree di maggior pregio - lotti di I° classe - destinati alla piccola e media borghesia imprenditoriale /artigiana le cui attività sono insediate nell'area; la maggiore disponibilità economica consente una maggiore «personalizzazione» degli edifici arricchiti, all'esterno, da elementi decorativi in mattoni o in cemento prefabbricato negli stili eclettici diffusi all'epoca: Neogotico, Neorinascimentale, Neobarocco o Decò e Liberty.

Anche il taglio degli alloggi risente delle maggiori disponibilità economiche degli insediati, i fronti sono più ampi, la profondità della schiera è maggiore ed ogni edificio è dotato di un'area verde di pertinenza: chi acquistava un'area fabbricabile, secondo quanto previsto dal Piano Coppari, era infatti tenuto ad acquistare un'area per corte larga quanto il fronte edificato.

Il tipo edilizio maggiormente diffuso nell'area è però quello degli edifici in linea, in figura ne viene mostrato un «antecedente storico» (1834) probabilmente destinato alla classe operaia come suggerisce l'estrema povertà dei prospetti ed il modesto taglio degli alloggi: un corpo scala ad un'unica rampa ed in forte pendenza serve due alloggi per piano, il piano terra è destinato a botteghe ed attività artigianali.

Molti piccoli blocchi di case in linea, previsti in genere per 4 o 6 famiglie, sorgono nell'area in alternativa alle abitazioni a schiera monofamiliari che meno rispondono alla pressante richiesta di alloggi indotta dal crescente sviluppo industriale.

Le abitazioni plurifamiliari forniscono tagli di alloggi di ampiezze differenti in grado quindi di rispondere, con una certa flessibilità, alle disponibilità economiche degli utenti; il taglio minimo, molto diffuso, destinato alla classe operaia, varia tra i 40/50 mq. nei quali sono ricavati: un ambiente cucina, una camera da letto grande (16 mq.~) ed una piccola (7/9 mq.~); la latrina è spesso collocata all'esterno degli alloggi su balconi pensili o è ricavata sfruttando i pianerottoli del vano scala comune, in questo caso ogni bagno si trova a servire almeno due alloggi; soltanto nel 1935 con la norma del nuovo Regolamento Edilizio che proibisce la costruzione di «...latrine, lavandini o altro con relative bussole sporgenti dai fabbricati, o su ballatoi di disimpegno»[20], l'ambiente «bagno» entra a far parte, a pieno titolo, dei vani indispensabili ad un'abitazione decorosa e civile.

Gli edifici sorti lungo Viale Trieste e Via XXIV Maggio (lotti di I° classe), propongono tagli di alloggi più grandi destinati alla piccola e media borghesia; migliori condizioni abitative sono anche offerte dai «grandi blocchi» di edifici in linea, destinati ad un massimo di 12 famiglie, spesso costruiti da Cooperative, in essi la distribuzione interna degli alloggi appare più razionale, i tagli sono più ampi, l'ambiente bagno è interno alle abitazioni e sufficientemente ventilato

Con la Convenzione Trionfi si raggiunse «...il doppio scopo cui si mirò col Piano di ampliamento, cioè a prevedere aree per le case popolari e per gli stabilimenti industriali e magazzini di deposito in prossimità della stazione ferroviaria...»[21]. Di fatto la destinazione residenziale fu privilegiata rispetto all'altra, ma non mancarono le richieste di licenze edilizie per la costruzione di edifici a scopo industriale e commerciale che furono comunque oggetto di accese discussioni, in sede di Giunta Comunale, tra le due opposte fazioni: quella di chi faceva proprie le intenzioni originarie del Piano, vendere il terreno a piccoli lotti destinati a residenza e quella di chi, volendo favorire l'insediamento delle industrie, era disposto a cedere grandi lotti da destinare allo scopo riducendo sensibilmente la disponibilità di aree per le abitazioni.

Gli stabilimenti ad uso esclusivamente industriale, che occupano un'estesa superficie, si concentrarono soprattutto nell'area Gatti, sono presenti però anche negli isolati del Piano Coppari, mescolati alle abitazioni: piccoli edifici ad uso non residenziale, numerosi edifici di «uso misto», artigianale ed abitativo ed alcuni edifici nati con destinazione non residenziale poi riconvertiti a quest'ultima.
La molteplicità delle tipologie adottate ed il diverso ceto degli insediati non ha impedito al nuovo quartiere di raggiungere un'omogeneità formale dovuta all'esigenza, comune ad ogni tipo di edificio e proporzionalmente alle disponibilità economiche degli utenti, di «decorare» le facciate, peraltro stabilita dal Regolamento per la concessione delle aree del 1908 e ancora ribadita dal Regolamento Edilizio del 1935[22]: «I prospetti dei fabbricati devono essere convenientemente decorati in relazione all'importanza delle vie e piazze sulle quali si trovano. Similmente le altre parti che più o meno direttamente siano visibili da vie e piazze pubbliche, devono essere trattate in modo che anche queste vedute secondarie rispondano alle esigenze dell'edilizia e contribuiscano al decoro della contrada...».

Note

[1] Archivio Storico Comunale Jesi, di seguito A.S.C.J., 1932: *Progetto di Piano Regolatore e Risanamento del Rione San Pietro* redatto dall'Ing. D. Ortensi. Il documento, non ancora versato nella separata sezione d'archivio, è conservato presso l'archivio dell'Ufficio Tecnico del Comune di Jesi.
[2] Ibidem; sunto dal: *Prospetto dimostrativo della potenza industriale, commerciale ed agricola e dello squilibrio attuale della R. Città di Jesi.* Nel 1932 sono presenti in città: n. 18 filande di seta, n. 3 industrie tessili, n. 3 lanifici e fabbriche di maglie, n. 1 stabilimento per la filatura dei cascami di seta, n. 4 stabilimenti per il seme bachi, n.1 fabbrica agricola, n. 8 fabbriche metallurgiche, n. 10 imprese edili, n. 2 fornaci laterizi, n. 2 fabbriche materiali cementizi, n. 1 fabbriche di fiammiferi, n. 2 fabbriche saponi, n. 1 conceria pellami, n. 3 distillerie liquori, n. 5 tintorie, n.1 cartiera, n. 2 fabbriche di mobili, n. 2 fabbriche maglie, n. 2 fabbriche berretti, n. 1 fabbrica compensato, n. 2 officine energia elettrica, n. 9 società esportazione prodotti agricoli, n. 24 industrie diverse.
[3] A. Minetti, *La ferrovia Falconara-Fossato: dalla progettazione ai primi effetti sul territorio*, in: *Nelle marche centrali. Territorio, economia, società tra Medioevo e Novecento: l'area esino-misena*; a cura di S. Anselmi, II, Cassa di Risparmio di Jesi 1979, pp.1042-1086.
[4] A.S.C.J., Anno 1885, Titolo XII-Lavori Pubblici e Ornato, 1885 ottobre 6, foglio a stampa riportante la delibera del Pubblico Consiglio del 18 Maggio e 6 Ottobre 1885; il documento integrale è riportato nell'appendice documentaria.
[5] C. Ubelli, *Jesi e il suo contado*, II, Jesi 1974, pp. 462-63; pp.480-81.
[6] A.S.C.J., Riformanze, 23 II°, 1702, c. 60 r.
[7] A.S.C.J., Anno 1910, Titolo VII-Opere Pubbliche; 1905 aprile 28: relazione illustrativa, redatta dall'Ing. F. Coppari, allegata al *Progetto di Piano Edilizio e di ampliamento del Sobborgo Grammercato presso la Stazione Ferroviaria*. pp. 1, 2. Il documento integrale è riportato nell'appendice documentaria.
[8] Ibidem, p. 2.
[9] Ibidem, p. 3.
[10] Ibidem, p. 4.
[11] S. Santini, *Vicende urbanistiche a Jesi dal 1500 al 1978*, in «Biblioteca Aperta» numero 1, anno II; Periodico della biblioteca Comunale di Jesi.
[12] Relazione illustrativa cit. pp. 7, 8.
[13] Relazione illustrativa cit. pp. 10-13
[14] Legge per le case popolari 31 Maggio 1903 N. 254, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del Regno l'8 luglio 1903 n. 152: Art. 20 - I comuni, nei quali sia riconosciuta la necessità di risanare quartieri insalubri o di provvedere alla deficenza di alloggi e case popolari, dovranno compilare, a norma degli articoli 86 e 93 della legge 25 giugno 1865, sulla espropriazione per pubblica utilità, i rispettivi piani regolatori e di ampliamento.
Per la esecuzione del piano di ampliamento i comuni, ove non abbiano aree disponibili, sono autorizzati a valersi dell'art. 22 della citata legge domandando l'espropriazione dei terreni compresi nel piano medesimo.
I suoli edificatori, risultanti dalle espropriazioni, potranno essere venduti o concessi, temporaneamente, anche a privati.
La plusvalenza, manifestatasi al momento della vendita o alla fine delle concessioni temporanee a chiunque fatte, sarà assegnata al fondo speciale costituito dal comune per provvedere alle case popolari e alle opere edilizie di carattere igienico.
Saranno di preferenza liberati dalle servitù militari i terreni concessi per la costruzione di case popolari fatte a tenore della presente legge.
[15] A.S.C.J., Anno 1910, Titolo VII-Opere Pubbliche. Copia conforme del regio decreto di approvazione del piano regolatore di ampliamento del sobborgo Grammercato recante la data 1908 dicembre 6. Il documento integrale è riportato nell'appendice documentaria.
[16] A.S.C.J., Anno 1910, Titolo VII-Opere Pubbliche; 1910 gennaio 25: «Schema di convenzione da stipularsi fra il Municipio di Jesi ed il Sig. Mse Sigismondo Trionfi per l'esecuzione del Piano edilizio e di ampliamento del sobborgo Grammercato presso la Stazione Ferroviaria». Il documento integrale è riportato nell'appendice documentaria.
[17] A.S.C.J., Anno 1910, Titolo VII-Opere Pubbliche; 1909 agosto 12, bozza preliminare della convenzione col Marchese S. Trionfi redatta dall' Ufficio tecnico del Comune di Jesi. Il documento integrale è riportato nell'appendice documentaria.
[18] Il documento integrale è riportato nell'appendice documentaria.
[19] A.S.C.J., i progetti, non ancora versati nella separata sezione dell'archivio, sono conservati presso l'archivio dell'Ufficio Tecnico del Comune di Jesi; essi erano presentati negli ultimi decenni dell'Ottocento e nei primi decenni del Novecento, da privati e Cooperative alle Commissioni di Pubblico Ornato ed alle Commissioni edilizie (dall'anno 1900), per ottenere le licenze edilizie previste dai regolamenti vigenti.
[20] A.S.C.J. 1935 XIII, Titolo X Lavori Pubblici: Regia Città di Jesi-Regolamento Edilizio, Titolo III art. 23: «È vietata la costruzione di latrine, lavandini o altro con relative bussole sporgenti dai fabbricati, o su ballatoi di disimpegno. Qualora nelle case esistenti sia assolutamente impossibile costruire la latrina nell'interno di esse, potrà essere permessa la costruzione all'esterno, su fronte secondaria del fabbricato, ma con quelle disposizioni che la Commissione edilizia darà, volta per volta, a seconda dei casi.»
[21] A.S.C.J., anno 1910, Titolo VII Opere Pubbliche, 1909 agosto 14: Municipio di Jesi, adunanza straordinaria del Consiglio Comunale avente per oggetto la convenzione proposta dal M.se Sigismondo Trionfi circa l'esproprio dell'area al Grammercato. Il Consiglio Comunale autorizza la Giunta a trattare col M.se Trionfi sulla base della proposta precedente.
[22] 1935, Regolamento Edilizio cit., Titolo III-art.22.

APPENDICE

A.S.C.J.-Anno 1891,Titolo XII Lavori Pubblici e Ornato, 1885 Ottobre 6: foglio a stampa riportante la delibera del Pubblico Consiglio del 18 Maggio e 6 Ottobre 1885

MUNICIPIO DI JESI
AVVISO

«Nello scopo di ottenere non solo l'aumento di abitazioni, ma anche il concentramento delle nuove costruzioni e il miglioramento di quelle esistenti, il pubblico Consiglio nelle adunanze del 18 Maggio e 6 Ottobre anno corrente, deliberava
1. di concedere gratuitamente l'area del Gran Mercato per la costruzione di case a due piani oltre il piano terra;
2. di pagare ai costruttori stessi per quindici anni a partire dal secondo anno successivo al compimento dei lavori, un premio uguale alla sovraimposta comunale sul reddito del nuovo fabbricato;
3. di concedere un simile premio ai costruttori di nuovi fabbricati in qualunque punto della città e delle vie di circonvallazione;
4. di concedere pure egual premio, ma corrispondente al reddito che acquista il fabbricato di fronte a quello che trovavasi di avere innanzi alle nuove costruzioni, per l'ampliamento dei fabbricati esistenti lungo il Corso V.E. a partire dalla Piazza del Plebiscito insino all'incontro delle vie Pastrengo e Mura Occidentali, nonché per la via Mazzini dalla Porta omonima all'incontro della via Costa Mezzalancia, restando però esclusi da tali concessioni i fabbricati esistenti in Piazza dello Statuto.
Qualora per disposizioni di legge cessasse in durata del quindennio il diritto nei Comuni di sovrimporre sul reddito dei fabbricati, dovrebbe cessare anche la decorrenza dei premi di cui sopra.
Per ottenere però le concessioni suindicate, dovrà farsene analoga domanda al Consiglio, presentando contemporaneamente il progetto e il disegno del fabbricato in conformità di quanto viene disposto dal Regolamento Edilizio.
Il Consiglio deciderà sulla concessione da farsi, e l'Amministrazione Comunale, nel caso di nuove costruzioni al Gran Mercato, designerà le località da occuparsi.
Dalla Residenza Municipale il 6 novembre 1885.

Il Sindaco
Luciano Honorati

A.S.C.J., Anno 1910, Titolo VII Opere Pubbliche, 1908 dicembre 6: copia conforme del regio decreto di approvazione del piano regolatore di ampliamento del sobborgo Grammercato.

«VITTORIO EMANUELE III. Per grazia di Dio e per volontà della nazione RE D'ITALIA
Vista la domanda 5 Gennaio 1907 del Comune di Jesi (Ancona) volta ad ottenere l'approvazione di un piano

regolatore e d'ampliamento nel sobborgo Grammercato, redatto dal direttore dell'ufficio tecnico comunale Francesco Coppari in data 28 Aprile 1905,
Ritenuta la regolarità del procedimento istruttorio e la inesistenza di opposizioni,
Considerato che l'opera ha carattere di pubblica utilità perché tende ad attuare i benefici attesi dalla legge sulle case popolari ed a sopperire, con un conveniente assetto della località, al difetto di abitazioni dovuto alla continua immigrazione di operai ed al crescente sviluppo delle industrie;
Che, a raggiungere lo scopo dal Comune prefissosi, non può peraltro ammettersi la cessione di aree edificatorie a ditte private per erigervi stabilimenti industriali od altri edifici consimili, giusta l'art. 9 del regolamento comunale per la concessione delle aree edificatorie, approvato dal Consiglio Comunale il 12 Giugno 1908 e dalla Giunta provinciale amministrativa il 17 Luglio 1908, perché si verrebbe così a costituire un lucro a favore di tali ditte ed a danno ingiustificato della privata proprietà;
Vista la legge 25 Giugno 1865 N. 2359;
Udito il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Consiglio di Stato;
Sulla proposta del Nostro Ministro, Segretario di Stato per i Lavori Pubblici
Abbiamo Decretato e Decretiamo:
Articolo 1° - È approvato il piano regolatore di ampliamento del sobborgo Grammercato del Comune di Jesi (Ancona) giusta il progetto redatto dal Direttore dell'Ufficio tecnico comunale Francesco Coppari [...].
Articolo 2° - La concessione delle aree fabbricatorie potrà essere fatta dal Comune solo ai privati od enti che si propongano la costruzione di case popolari o gruppi di case popolari o l'erezione di istituti di beneficenza, esclusa sempre la costruzione di stabilimenti industriali, magazzini di deposito o fabbricati destinati a scopi simili
Articolo 3° - È assegnato il termine di anni 15 da oggi per la esecuzione del piano.
Il Ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 6 Dicembre 1908
Firmato Vittorio Emanuele

Registrato alla Corte dei Conti Addì 14 Gennaio 1909
Controfirmato P. Bertolini

Decreti amministrativi
Reg. 68 Fogl. 196 Firmato A. Martorelli
Per copia autentica conforme all'originale
Dal Ministero dei Lavori Pubblici
Roma addì 22 Gennaio 1909
Il Direttore Capo Divisione

A.S.C.J., anno 1910, Titolo VII Opere Pubbliche, 1905 aprile 28.

Progetto di Piano Edilizio e di ampliamento del Sobborgo Grammercato presso la Stazione Ferroviaria.

Parte I
Relazione e piano finanziario

1. Premesse

Il grande sviluppo agricolo, commerciale ed industriale verificatosi in questa Città negli ultimi 25 anni, oltre l'aver fatto sorgere nuovi fabbricati per uso opifici, magazzini ecc., ha pure determinato una forte immigrazione dai vari paesi della provincia e delle province limitrofe, per cui la popolazione agglomerata ha avuto un incremento tale, che in pochissimi anni si sono dovute costruire tutto all'intorno della Città lunghissime ed ininterrotte file di case di abitazione fiancheggianti le strade fino a notevoli distanze dal centro abitato.
Però tali nuovi sobborghi, formanti lunghe e tortuose code che partendo dalle mura della Città si protendono in varie direzioni e per lunghezze oltrepassanti talora i due chilometri, hanno un aspetto tutt'altro che bello e costituiscono un vero sconcio dal lato edilizio.
Inoltre da tale sparpagliamento di case deriva un maggior costo e una maggiore difficoltà per l'esplicazione dei pubblici servizi (polizia, illuminazione, provvista d'acqua, servizio medico, fognature, scuole ecc.)
Ciò non avrebbe avuto luogo se, prevedendo tale aumento di fabbricati, si fosse a tempo preparato un conveniente piano edilizio.
Ora però si verifica nuovamente il caso che, per l'ognor crescente aumento delle industrie, degli opifici e della popolazione, nonostante la recente costruzione dei nominati sobborghi, le abitazioni tornano ad essere in numero assolutamente deficente e le pigioni, già assai elevate, vanno continuamente rincarando.
D'altra parte mancano del tutto aree adatte per fabbricare nuove case, e quelle poche che si possono avere all'estremo dei sobborghi e in altre località, talora incomode, talora poco igieniche, debbono essere pagate ad altissimo prezzo.
Si aggiunga a ciò che nella Città e nei Sobborghi esistono un gran numero di case in condizioni tutt'altro che igieniche; la maggior parte albergano un numero di famiglie sproporzionato alla loro capacità e costituiscono degli agglomerati pericolosi in caso di possibili epidemie; molti pianterreni, talora più bassi del piano di campagna circostante, sono tuttavia adibiti per abitazioni, ed il Comune non può applicare, neanche moderatamente, le vigenti disposizioni legislative e regolamentari d'igiene e dichiarare inabitabili e far sgombrare almeno quegli ambienti che si trovano in condizioni peggiori, poiché tali provvedimenti, renderebbero impossibile a tante famiglie trovare altre abitazioni, e si verrebbe ancor più a cagionare altro rincaro dei fitti con evidente danno delle popolazioni più povere.
L'On. Giunta municipale giustamente preoccupandosi di tale stato di cose, conferiva a questo Ufficio l'incarico di presentare un progetto di piano edilizio e di ampliamento allo scopo di por fine nel minor tempo possibile a tutti gli inconvenienti lamentati. Il sottoscritto dopo aver fatto tutti gli studi e le ricerche del caso, adempie al mandato ricevuto presentando il Progetto di cui appresso:

2. Descrizione della località prescelta

Data la conformazione della Città, la quale si estende per quasi tre chilometri nel senso della maggiore lunghezza da sud-ovest a nord-est, mentre nella direzione normale sud-est nord-ovest la sua lunghezza varia da un minimo di circa 200 ad un massimo di circa 800 metri, è ovvio procurare che i successivi ampliamenti siano fatti nel senso della minore dimensione, cercando cioè di arrotondare per quanto possibile il perimetro della Città. E poichè il terreno a nord-ovest, oltreché avere una peggiore esposizione è assai più accidentato e meno salubre, non resta che cercare delle aree per nuovi fabbricati a sud-est della Città, e precisamente nel sobborgo Grammercato, dove alle migliori condizioni topografiche ed igieniche si aggiungono gli altri vantaggi di cui si dirà in appresso.
Alcuni pensano di far sorgere nuovi fabbricati nella Piazza Grammercato; ma, a parere del sottoscritto, tale località non è opportuna:
1) Perché il distruggere una piazza vale far cosa contraria allo spirito moderno secondo il quale giustamente si cerca di creare nuovi quartieri provvisti di larghe vie e piazze spaziose;
2) Perché quella Piazza non ha l'estensione sufficente e la forma adatta allo sviluppo di un vero e proprio piano edilizio di ampliamento;
3) E questa è la ragione principale, perché quella piazza da pochi anni è stata opportunamente adattata ad uso di campo per le Fiere, spendendovi una somma considerevole per la conveniente livellazione del terreno, per la formazione di vari scomparti per il bestiame e merci, per la disposizione dei vari viali e relative piantagioni, per le fognature ecc. Col destinare quindi una tal piazza a nuovi fabbricati si andrebbe incontro ad una nuova spesa per l'acquisto e per l'adattamento di un'altra area da destinarsi a Foro Boario.
È per tali considerazioni che il sottoscritto ha creduto più opportuno il proporre l'acquisto del terreno di proprietà del Sig. Marchese Trionfi Sigismondo, situato ai due lati della Via della Stazione e distinto in catasto al foglio VI della Sezione A (Jesi-Città) coi n. 61-74-77-78-79.
Esso oltre l'avere un'eccellente esposizione, una forma conveniente, un sottosuolo perfettamente asciutto, presenta ancora i seguenti vantaggi:
1°) È fiancheggiato per tutta la sua lunghezza da un torrente di acqua perenne, il Gorgolungo, nel quale possono trovare comodo e conveniente esito i rifiuti e le fogne dei nuovi fabbricati e strade;
2°) È prossimo alla stazione, aderente alla Città ed al Campo Boario, e prossimo ancora alla maggior parte degli stabilimenti ed opifici;
3°) Si presta per l'apertura di nuove strade che facilitano l'accesso alla Stazione , sfollando, nei giorni specialmente di mercato e di fiera, la ristretta via del Grammercato;
4°) Rende possibile ancora l'ampliamento di questa Via;
5°) Finalmente si presta assai bene per un successivo ampliamento che dovesse farsi in avvenire sui N.80 e 81 del foglio di mappa sudd.to, come si dimostra con linee punteggiate rosse nella planimetria allegata.
Trattandosi di espropriazione totale di un fondo, la spesa relativa viene ad essere quella di un ordinario contratto di compravendita, senza dover corrispondere altre indennità per danni, deprezzamenti ecc. È perciò che si propone l'acquisto delle casette appartenenti allo stesso proprietario e distinte coi N. di mappa 806, 2929 e 2294, le quali, quantunque non abbiano alcuna relazione col fondo rustico confinante, pure, perché appunto appartenenti ad uno stesso proprietario, potrebbero essere considerate come un tutto unico costituente una stessa proprietà.
D'altra parte il loro atterramento è opportuno, sia perché trattasi di casette in cattive condizioni di solidità e d'igiene, sia perché con la loro demolizione si rende possibile l'ampliamento della Via Grammercato, una miglior comunicazione tra questa Via ed il nuovo quartiere di case da edificare, e una migliore distribuzione di aree fabbricabili.
Oltre l'espropriazione totale del fondo suddetto si propone ancora:
1°) L'espropriazione totale della casa in Via dell'Esino ai civ. N.18 e 20 e al N.2911 della mappa Città, appartenente al Sig.Anconetani Augusto, da atterrarsi per mettere in comunicazione il nuovo quartiere con la Via dell'Esino;
2°) L'espropriazione parziale dell'area distinta col N.100 del foglio di mappa suddetto, appartenente ai Sig.ri Fratelli Lama fu Tommaso, e situata fra la casa ora accennata ed il fondo di proprietà Trionfi;
3°) L'espropriazione totale della corte annessa alla casa in Via dell'Esino civ.N.42 e 2089 di mappa, intestata a Rosolani Gertrude, per aprire una seconda comunicazione con la Via dell'Esino;
4°) L'espropriazione parziale dell'area retrostante alla corte suddetta distinta col N.112 del sudd.to foglio di mappa ed appartenente ai Sig. Fratelli Zappelli di Vincenzo.

3. Descrizione del piano edilizio

Come si rileva dagli allegati disegni, il nuovo piano edilizio consiste essenzialmente nell'apertura di un ampio stradale principale che sarà il prolungamento del Viale centrale della Piazza Grammercato, largo 20 m., e che partendo dalla Via dell'Esino va ad attraversare la Via della Stazione fino ad incontrare il torrente Gorgolungo.
Dalla Via Grammercato (ingrandita come si disse dall'atterramento delle casette Trionfi) dovrebbe partire un secondo stradale normale al precedente e largo 15 metri.
Un terzo stradale, parallelo a quest'ultimo dovrebbe aprirsi partendo da circa metà della Via delle Cave giungendo al Gorgolungo. Finalmente una strada di circonvallazione larga 10m. e seguente la Via delle Cave, opportunamente ampliata, e quindi costeggiante la sponda sinistra del Gorgolungo fino a sboccare in Via dell'Esino, dovrebbe completare la rete stradale del nuovo quartiere.
Una tale rete viene a determinare N.7 isolati di fabbriche, ed ogni isolato avrà nel centro un gruppo di cortili.
Gli acquirenti di ogni area fabbricabile saranno tenuti ad acquistare tanta area per corte quanta è la larghezza del fronte dell'area fabbricabile richiesta, e per una lunghezza fino all'incontro del confine delle aree di corte annesse alle aree fabbricabili situate nella parte opposta dell'isolato.
Per fissare il piano finanziario di cui all'art. seguente, si sono considerate come aree accasabili valutate perciò £ 2.50 al m.2 le zone perimetrali di ciascun isolato per la lunghezza di m.10, che nell'unita planimetria sono colorate in rosso. Le aree di corte rimanenti si sono valutate

£.1.50 al m2. Tali prezzi di vendita proposti sono notevolmente inferiori a quelli praticati finora anche per aree di assai minor pregio.
Sempre per la possibilità di attuare il piano finanziario di cui appresso, non occorre eseguire subito la costruzione di tutta la rete stradale; essa dovrà cominciarsi con la sola apertura del tratto di strada principale che da Via dell'Esino va a Via della Stazione, e proseguire poi con la costruzione delle altre strade di mano in mano che saranno vendute tutte le aree fabbricabili situate ai lati delle strade già costruite.

4. Descrizione dei lavori occorrenti [...]

A.S.C.J., anno 1910, TitoloVII Opere pubbliche, 1908 Giugno 17

Municipio di Jesi.
Piano regolatore di ampliamento del sobborgo Grammercato.
Regolamento per la concessione delle aree.

I. Aree da vendersi-prezzo-acquirenti.
Art. 1: In conformità dell'art.20 della Legge 31 Maggio 1903 N.254 ed in base al Piano regolatore di ampliamento del sobborgo Grammercato in data 28 Aprile 1905 redatto dall'Ufficio tecnico municipale, approvato dal Consiglio Comunale e reso esecutorio dall'autorità competente, il Municipio pone in vendita a piccoli lotti le aree designate nel piano suddetto per la edificazione di case popolari.
Art. 2 - La vendita di dette aree sarà fatta ai privati che intenderanno sottostare alle condizioni del presente regolamento. Si darà però la preferenza agli enti indicati nella citata legge sulle Case popolari, legalmente costituiti.
Art. 3- Le aree sono distinte in:
a) aree accasabili
b) aree per corti
Ogni acquirente dovrà acquistare tanta area per corte quanta è la larghezza del fronte dell'area fabbricabile che richiede, e per una lunghezza fino all'incontro del confine delle aree di corte annesse alle aree fabbricabili situate nella parte opposta dell'isolato a cui l'area richiesta appartiene.
Art. 4- Il prezzo di vendita viene fissato in:
£ 3,00 il metroquad. per le aree accasabili;
£ 1,00 il metroquad. per le aree da corte.
È riservata però al Consiglio Comunale la facoltà di aumentare proporzionalmente tali prezzi, qualora si verificasse un aumento nelle spese oltre il prestito del progetto di ampliamento approvato. L'aumento di detti prezzi però dovrà essere sempre contenuto nei limiti strettamente necessari all'attuazione del *piano finanziario annesso al progetto suddetto.*
Art. 5 - Gli acquirenti dovranno inoltre pagare i soprassuoli esistenti sulle aree che richieggono.
Detti soprassuoli verranno valutati:
a) Quelli sulle aree accasabili a valore di legname abbattuto;
b) Quelli sulle aree per corti in base alla loro qualità, età, sviluppo, stato di vegetazione ecc.
Dette valutazioni saranno fatte dall'Ufficio Tecnico Municipale prima che siano incominciate le vendite delle aree, redigendo analogo inventario. Lo stesso ufficio poi al principio di ciascun anno successivo procederà alla revisione dell'inventario stesso, introducendovi tutte le avvenute variazioni sia nel numero, sia nel valore dei soprassuoli.
Art. 6- Ogni acquirente dovrà ancora pagare, al prezzo che verrà stabilito dal predetto ufficio tecnico, il valore dei materiali di ogni specie che esistessero sulle aree richieste ed il valore dei frutti pendenti per le colture praticate su dette aree, quando non preferisca ritardarne l'occupazione fino a che non siano stati venduti ad altri i detti materiali e non sia avvenuto il raccolto delle coltivazioni esistenti.
Art. 7- Tutte le spese di contratto, iscrizioni e trascrizioni ipotecarie, bolli, registro, volture ecc. saranno a totale carico degli acquirenti.
Art. 8- Perché il Comune si trovi nella possibilità di poter completamente attuare il piano finanziario progettato, conforme anche a quanto è stabilito nel progetto stesso, le concessioni saranno fatte nell'ordine seguente:
A9 Verranno dapprima poste in vendita le aree fiancheggianti il lato *sud-ovest* di Via della Stazione e quelle fiancheggianti il nuovo stradale da aprirsi fra questa Via e la Via dell'Esino;
b) Esaurita la vendita di queste zone, sarà proseguita la concessione per tutte le rimanenti aree racchiuse nel perimetro formato dalle Vie della Stazione, Grammercato e dell'Esino, e dal torrente Gorgolungo;
c) Completata la vendita degli isolati racchiusi in quel perimetro, si inizieranno le concessioni delle altre aree a *nord-est* della Via della Stazione,cominciando prima nei due isolati a contatto di questa via, e proseguendo in appresso nell'isolato attiguo all'incontro della Via delle Cave col torrente Gorgolungo.
Art. 9- Sarà però di facoltà del Consiglio Comunale di autorizzare la concessione di un determinato gruppo di aree indipendentemente dall'ordine stabilito nell'articolo precedente, quando ne fosse fatta richiesta e da uno degli enti ed associazioni regolarmente costituite a senso di Legge per la costruzione collettiva di importanti gruppi di case operaie, e da qualche istituto locale per la costruzione di edifici ad uso di pubblica beneficenza, ed anche da qualche ditta privata che intendesse edificarvi stabilimenti industriali o grandi magazzeni di deposito da cui potesse derivarne un considerevole e sicuro vantaggio pel maggiore sviluppo industriale, commerciale ed economico della Città.
Così pure potrà farsi identica eccezione per quelle aree che il Comune intendesse destinare a determinati usi e servizi municipali.
In ogni caso però dovrà essere sempre dimostrato che, anche con le concessioni di cui al presente articolo, rimarrà tuttavia disponibile un numero di aree per case economiche, sufficente per un congruo periodo di tempo e che verrà provveduto perché non sia turbato il piano finanziario di cui al progetto.

II. Disposizioni igieniche relative ai fabbricati da costruire
Art. 10 - Le nuove costruzioni sulle aree per le quali si sarà ottenuta la concessione, dovranno essere fatte con tutte le norme stabilite dai vigenti regolamenti municipali edilizio e d'igiene, e dovranno inoltre rispondere completamente alle norme di cui agli articoli seguenti.

Art. 11-Ogni ambiente destinato ad uso di abitazione, non dovrà mai avere un'altezza libera minore di 3 m. misurata dal pavimento all'intradosso della volta o del soffitto che ricopre l'ambiente. Per gli ambienti coperti da solaio senza il sottostante soffitto, tale altezza sarà misurata dal pavimento alla faccia inferiore delle travi principali che reggono il solaio.
Art. 12 - Nessun ambiente al pianterreno potrà essere destinato ad uso di abitazione se il suo pavimento non si trova ad un livello di almeno m.0,60 al di sopra tanto del piano stradale, quanto del piano di campagna circostante. Quando la casa non sia cantinata, perché detti locali possano essere destinati ad abitazione, dovranno essere costruiti sopra vespaio in cui sia permessa la circolazione dell'aria in tutti i sensi mediante opportune aperture praticate nei muri divisori e in quelli perimetrali, munendo queste ultime delle comuni graticelle metalliche.
Art. 13- Indipendentemente dalle dimensioni fissate innanzi, le altezze delle case misurate dal piano stradale alla gronda non dovranno mai essere inferiori alle seguenti:
metri 5- per le case formate da solo pianterreno;
metri 8- per le case formate di due piani;
metri 11- per le case formate di tre piani.
Si stabilisce però che l'altezza massima dei fabbricati non dovrà mai essere maggiore della larghezza della strada verso cui prospetta.
Art. 14- Perché sia evitata la possibilità che sorgano case con prospetti di altezza sproporzionata alla loro larghezza, si stabilisce che ciascun prospetto non abbia un'altezza maggiore di una volta e un quarto la sua larghezza.
Sarà permesso però che due o più case contigue possano mediante la ricorrenza delle cornici e delle fasce e l'uguaglianza degli stipiti, delle decorazioni e delle tinte, formare con le loro fronti un prospetto unico che risponda alla prescrizione di cui al presente articolo.
Art. 15- La decorazione esterna delle case potrà essere anche la più semplice e la più modesta.
Si dovrà però aver cura che la forma e la disposizione delle diverse parti dei prospetti, che la forma, le dimensioni e la disposizione delle luci di porte e di finestre, che le tinteggiature delle pareti, delle cornici, delle fasce e degli stipiti, che le verniciature dei serramenti, inferriate, ecc. armonizzino in maniera da formare un complesso decente e di gradevole aspetto.
Art. 16- I tetti dovranno essere muniti di canali di gronda, e le acque pluviali dovranno essere condotte mediante tubi verticali e condotti sotterranei alle prossime chiaviche. Ove queste fossero a maggiore distanza di 10 m. dal fabbricato, le suddette acque saranno condotte alla prossima cunetta stradale.
Art. 17- Ogni ambiente destinato per abitazione dovrà essere illuminato ed areato da un conveniente numero di finestre. Si stabilisce che la superfice complessiva di queste non debba mai essere inferiore ad 1/8 di quella del pavimento dell'ambiente a cui serve.
Art. 18- Ogni abitazione dovrà essere fornita di latrina. Sarà soltanto permessa una latrina in comune per più abitazioni, quando queste siano contigue, formate complessivamente di non più di otto ambienti e disposte in maniera che da ogni abitazione si possa accedere liberamente alla latrina senza essere costretti a passare per gli altri quartieri.
Art. 19- Ogni latrina sarà preceduta da un antilatrina. Non sarà permesso stabilire l'accesso alle antilatrine direttamente dalle camere da letto.
Tanto le latrine che le antilatrine dovranno essere ventilate da almeno due finestre.
Il pavimento, le pareti per l'altezza di almeno due metri ed il sedile del cesso dovranno essere formati di materiale impermeabile e facilmente lavabile (marmo, ardesia od altre pietre dure, cemento)
Dal soffitto della latrina dovrà aprirsi un condotto di aspirazione prolungato fino al disopra del tetto.
Il condotto dal cesso al pozzo nero sarà formato con tubi metallici o di gres ceramico o di terracotta verniciata e resistente. Detto condotto sarà munito di canna di ventilazione che partendo in prossimità del sedile si prolunghi fino al disopra del tetto.
Fra il condotto e il pozzo nero si costruirà una vaschetta intermittente, di muratura idraulica a pareti lisce ed a spigoli arrotondati, comunicante lateralmente col pozzo nero mediante apertura la cui soglia si trovi ad un livello di 0,05m.al disopra del labbro inferiore del tubo del condotto, in maniera da ottenerne la chiusura idraulica.
Il pozzo nero dovrà essere di muratura idraulica, perfettamente a stagno, munito di chiusino di pietra e di cemento a chiusura ermetica, di apposita canna di ventilazione prolungata fino al disopra dei tetti, ed ubicato in maniera da permettere facilmente la vuotatura col sistema pneumatico.

III. Modalità per le concessioni
Art. 20- Chi richiede la concessione di un'area deve presentarne domanda al Sindaco in carta bollata, allegandovi in doppia copia ...i disegni indicanti precisamente l'area richiesta e dimostranti in ogni singola parte il fabbricato che su di essa intendesi costruire.
I disegni da produrre sono quelli indicati al Titolo XIII del Regolamento edilizio.
Essi saranno sottoposti all'esame della Commissione edilizia con tutte le modalità stabilite nel Regolamento medesimo.
Art. 21- Qualora per una stessa area o per più aree vi fossero più richieste, si darà prima la preferenza agli enti di cui all'Art.2; in difetto si preferirà la domanda accompagnata dal progetto migliore e più importante, sia considerato dal lato dell'ampiezza
Art. 22- Constatato dalla Commissione edilizia che nel progetto presentato appariscano osservate tutte le prescrizioni volute dal presente Regolamento, ed espresso dalla Commissione stessa il parere favorevole circa l'accoglimento della domanda, l'Ufficio Tecnico municipale determinerà il prezzo della concessione da farsi, ed il richiedente sarà invitato a versare nella Tesoreria Comunale il prezzo stesso aumentato del 10%. Questa maggior somma sarà restituita al richiedente dell'area dopo stipulato il contratto e liquidate le spese relative.
Art. 23- Non appena il richiedente avrà depositato nella segreteria comunale la quietanza del Tesoriere comprovante l'eseguito versamento della somma di cui all'art. precedente, si addiverrà alla stipulazione del contratto,

nel quale il concessionario dovrà dichiarare di essere a perfetta cognizione delle disposizioni contenute nel presente regolamento e di volersi alle medesime totalmente conformare, sotto pena di soggiacere alle penalità stabilite negli articoli seguenti. Al contratto dovrà essere allegata una copia autentica dei disegni approvati.

Art. 24- Dopo stipulato il contratto l'Ufficio Tecnico municipale procederà alla consegna al concessionario dell'area da esso acquistata, marcandone i limiti con termini lapidei a spese del concessionario stesso.

Art. 25- Appena immesso al possesso dell'area da esso acquistata il concessionario potrà procedere alla costruzione dell'edificio, attenendosi scrupolosamente ai disegni approvati, senza introdurre in essi variante di sorta.

Occorrendogli in corso d'opera cambiare in tutto od in parte il piano dei lavori, dovrà presentarne al Sindaco analoga domanda, con tutte le formalità di cui all'art. 19, e potrà soltanto proseguire i lavori quando avrà riportato anche per le proposte varianti le approvazioni di cui all'art. 21.

Art. 26- Sarà obbligo del concessionario di condurre i lavori con la necessaria sollecitudine, in maniera che la costruzione di cui ai disegni approvati sia condotta a termine in tempo sufficente, perché la casa possa essere dichiarata abitabile non più tardi di due anni dalla data del contratto di concessione, diversamente il concessionario cadrà ipso facto juris et de jure dal diritto della concessione stessa.

Art. 27- Prima di far abitare la nuova casa, il Concessionario dovrà riportarne la preventiva autorizzazione del Sindaco, il quale, su domanda del concessionario provocherà il parere dell'Ufficio Tecnico municipale e dell'ufficiale sanitario. Questi in apposita relazione dichiareranno se la costruzione venne eseguita in conformità dei progetti approvati, con l'osservanza di tutte le prescrizioni di cui al presente regolamento, e se nulla osta perchè la nuova casa sia abitata.

IV. Penalità e decadenze dalle concessioni.

Art. 28- Qualora il richiedente di una concessione, per la quale ne sia stata pronunciata l'approvazione di cui al precedente Art. 21 non si prestasse alla stipulazione del contratto *entro dieci giorni* dalla data dell'invito del Sindaco, si considererà la domanda come ritirata, ed il Comune sarà libero di concedere ad altri l'area richiesta.

Art. 29- Quando il concessionario durante la costruzione della casa non si attenesse con tutta precisione al disegno approvato, o non si uniformasse esattamente alle prescrizioni del presente regolamento, sarà passibile di una multa di £ 50, e dovrà nel termine di giorni 15 dalla constatazione della irregolarità ridurre la costruzione in conformità dei disegni e delle prescrizioni suddette, sotto pena di decadere ipso facto dalla concessione

Art. 30- Quando, ultimata la costruzione della casa, dalla relazione di cui al precedente Art. 26 non risultasse la regolarità della costruzione stessa, il concessionario sarà obbligato ad introdurvi tutte quelle modificazioni che, in armonia al presente regolamento, saranno indicate dall'Ufficio Tecnico municipale, e dall'ufficio sanitario, e ciò entro il termine perentorio che sarà fissato dagli uffici stessi, trascorso il qual termine sarà proceduto d'ufficio a tutte spese del concessionario.

Pel rimborso di queste spese, qualora il concessionario non fosse in altra maniera solvibile, il Comune si rivarrà affittando per suo conto la casa e ritirandone i noli fino alla concorrenza delle spese suddette.

Art. 31- I ritardi che derivassero dalla applicazione delle disposizioni di cui ai precedenti articoli non potranno mai essere dal concessionario invocati in proroga del termine di due anni stabilito nell'art. 26, trascorso il quale si farà sempre luogo alla decadenza della concessione senza riserve di sorta.

Art. 32- La decadenza della concessione sarà pronunciata dal Sindaco, intesa la Giunta Municipale, quando sia constatata alcuna delle circostanze previste dal presente regolamento.

L'ordinanza del Sindaco sarà notificata per via d'usciere al concessionario ed avrà effetto immediato, ogni eccezione riomossa.

Sarà in facoltà del concessionario decaduto rimuovere ed asportare entro un mese dall'ordinanza suddetta tutte le costruzioni, materiali ecc. esistenti sull'area da restituirsi al Comune. Non profittando esso di tale facoltà entro l'indicato termine, il Comune ne farà la vendita insieme all'area. Il prezzo di acquisto dell'area già versato dal concessionario decaduto gli verrà dal Comune restituito (senza decorrenza d'interessi) non appena l'area stassa sarà venduta ad altri. Il Comune però tratterrà su detto prezzo l'importo delle spese tutte occorse in conseguenza della pronunciata decadenza.

Art. 33- Le disposizioni tutte del presente regolamento sono applicabili non solo al concessionario diretto dell'area, ma a chiunque sia al medesimo in qualunque tempo subentrato, come cessionario, acquirente, creditore ipotecario, fornitore di materiali, erede, ecc. e ciò come patto esplicito ed avente il più ampio valore legale, inquantochè il concessionario nel contratto di acquisto dell'area ha inteso sottostare a tutte le prescrizioni del presente regolamento.

Art. 34- In qualunque tempo venissero adibiti per uso di abitazione locali non costruiti a questo scopo, e non aventi i requisiti stabiliti dal presente regolamento perchè possano essere ritenuti abitabili, il proprietario delle stabile incorrerà nella multa di £ 100, estensibili fino a £ 500 ove esso sia recidivo ed ove non sgombri entro un mese i locali indebitamente abitati o fatti abitare.

Trascorso questo tempo lo sgombro sarà fatto d'Ufficio dal Comune, a tutte spese del proprietario dello stabile.

Visto ed approvato dalla Giunta
Provinciale amministrativa in seduta
27 Luglio 1908
Ancona 31 Luglio 1908
Il Prefetto Ferri

A.S.C.J., anno 1910, Titolo VII Opere Pubbliche, 1909 Agosto 12: bozza preliminare della convenzione col Marchese S. Trionfi redatta dall' Ufficio tecnico del Comune di Jesi.

Piano di ampliamento al Grammercato
«1°.) Modalità per la convenzione da stipularsi col Marchese Sigismondo Trionfi.

Ricordato che il R.Decreto 6 Dicembre 1908 con cui si dichiarava opera di pubblica utilità il piano di ampliamento suddetto, vietava al Comune la facoltà che si era riservata nell'Art.9. del regolamento per la concessione delle aree per stabilimenti industriali o grandi magazzeni di deposito da cui potesse derivare un considerevole e sicuro vantaggio pel maggiore sviluppo industriale, commerciale ed economico della città;

Ritenuto che le aree prossime alla stazione ferroviaria ed al Grammercato sono le più opportune e le uniche esistenti per detta specie di edifici industriali, per cui la suddetta disposizione del R.Decreto verrebbe ad ostacolare il sorgere di simili edifici, con evidente danno della città;

In considerazione della difficoltà e del molto tempo che ancora sarebbe necessario per l'attuazione del progettato piano di ampliamento, quando, per evitare la limitazione suddetta imposta dal R. Decreto, si volesse non più fruire dell'Art.20 della legge 31 Maggio 1903 sulle case popolari, ricorrendo invece alle disposizioni della legge 25 Giugno 1865, N.2359 sulla espropriazione per pubblica utilità (capo VII, piani di ampliamento);

Ritenuto che ancora molto tempo dovrebbe perdersi per definire l'indennità di espropriazione, poichè, a parere del sottoscritto, dovrebbe il Comune non accettere quella determinata dal perito giudiziale;

quest'ufficio ritiene

che la proposta del Signor Mse Trionfi, di cedere cioè gratuitamente al Comune le aree per tutte le strade come sono indicate nel progetto 28 Aprile 1905, sopra ricordato, sia conveniente accettarla. È necessario però che con opportune disposizioni siano stabilite le epoche per la cessione delle varie zone; assicurata la possibilità che vi siano sempre ed effettivamente aree a disposizione di chi vuole acquistarne, limitandone in maniera conveniente il prezzo di vendita; e sia assicurata infine la costruzione di sole case che rispondano in ogni loro parte alle moderne esigenze igieniche ed edilizie.

Per quanto riguarda l'epoca delle varie cessioni, è opportuno stabilire:

1°. Che l'area per il nuovo stradale principale da aprirsi fra Via della Stazione e la Via dell'Esino con l'atterramento della casa Anconetani, sia ceduta al Comune, appena stipulata la convenzione:

2°. Che l'atterramento dei fabbricati colonici e delle casette prospicenti laVia Grammercato sia eseguito a cura e spese del Sig.M.se Trionfi allo scadere dell'affitto con gli inquilini nel semestre in corso all'atto della stipolazione della convenzione suddetta, e che allo spirare di quest'epoca sia ceduta al Comune l'area per l'allargamento della detta Via Grammercato, conforme il progetto 28 aprile 1905, restando, beninteso, di proprietà del sig. Marchese Trionfi i materiali provenienti dalle demolizioni delle suddette case.

3°. Che l'area per l'altro stradale, normale a quello indicato al precedente N. 1, facente capo in Via Grammercato, sia ceduta al Comune *entro un anno* dalla stipulazione suddetta;

4°. Che le aree per le altre strade segnate nel progetto sopra richiamato, siano cedute al Comune di mano in mano che sorgeranno i fabbricati ai lati delle medesime;

5°.Che conforme quanto è stato già concordato con l'altro espropriando Signor Zappelli, come al verbale d'accettazione d'indennità, 7 Novembre 1905, il Signor Mse Trionfi si obblighi cedere al medesimo Signor Zappelli le aree indicate nel verbale stesso, al prezzo che praticherà con gli altri acquirenti, come appresso è detto.

Per quanto riguarda il prezzo di vendita delle aree ai privati, si propone distinguere le aree stesse in n. 3 classi, secondo l'importanza della loro ubicazione e cioè:

1°.Classe = Aree fiancheggianti la Via della Stazione, la Via Grammercato ed il tratto del nuovo stradale principale fra Via della Stazione e Via dell'Esino. Dette aree sono indicate nell'unito tipo con la lettera *A* ed il loro *prezzo massimo* può essere fissato in £. 5.00 il metro quadrato.

2°.Classe = Aree fiancheggianti l'altro nuovo stradale normale al precedente e che da Via Grammercato va al Gorgolungo. Queste aree sono indicate nel tipo con la lettera *B*, ed il loro *prezzo massimo* si propone fissarlo in £.3.50 il metro quadrato.

3°.Classe = Aree esclusivamente per case operaie. Sono quelle rimanenti indicate con lettera *C*, retrostanti a quelle fiancheggianti la Via delle Cave e il torrente Gorgolungo. Il loro prezzo potrebbe essere fissato in £.2.00 il metro quadrato.

Finalmente per quanto riguarda le disposizioni igieniche ed edilizie dei nuovi fabbricati, sarà opportuno stabilire che il Signor.M.se Trionfi nelle vendite delle aree ai singoli privati, obblighi *contrattualmente* questi ad uniformarsi alle disposizioni contenute nel titolo 2° articolo 10 al 19 inclusivi, del regolamento per la concessione delle aree nel piano di ampliamento al Grammercato, deliberato dal Consiglio Comunale in seduta del 7 Luglio 1908.

Perché poi nelle aree indicate con lettera A e B, in quelle cioè di prima e seconda classe, conforme quanto desidera l'onorevole Giunta Municipale, non abbiano a sorgere file di case addossate le une alle altre, ma fabbricati isolati e contornati da giardini, sarà necessario che il Sig. M.se Trionfi faccia obbligo di contratto agli acquirenti suddetti, di non acquistare, se non spazi fabbricabili di superfice non minore di 200 metri quadrati ciascuno, e di costruire a distanza non minore di m.5.00 dal confine dell'area acquistata.

Modificazioni al piano finanziario [...].

(È allegata al documento una pianta in scala 1:2000)

A.S.C.J., anno 1910, Titolo VII Opere Pubbliche, 1910 Gennaio 25.

Schema di convenzione da stipularsi fra il municipio di Jesi ed il sig. M.se Sigismondo trionfi per l'esecuzione del piano edilizio e di ampliamento nel sobborgo grammercato presso la stazione ferroviaria

1°- Il Sig. M.Se Sigismondo Trionfi cede gratuitamente al Comune di Jesi tutte le aree per la costruzione delle strade occorrenti all' attuazione del piano edilizio e di ampliamento nella sua proprietà in Contrada Grammercato, come al progetto in data 28 Aprile 1905, redatto dall'Ufficio Tecnico Municipale, ed approvato con R°. Decreto 6 Dicembre 1908, del qualesi allega qui la planimetria.

2°- Non appena la presente convenzione avrà ottenuto

le debite approvazioni, il Sig. M.Se Trionfi immetterà subito il Comune all'effettivo possesso delle aree suddette procedendo in pari tempo all'atterramento dei soprassuoli che si trovano nelle medesime. A tal uopo l'Ufficio Tecnico Municipale provvederà alla delimitazione con termini lapidei delle singole zone da consegnarsi al Comune.

3°- Quanto ai fabbricati colonici ed alle case d'affitto prospicenti la Via Grammercato, non appena approvata la presente convenzione, il Sig. M.Se Trionfi darà regolare disdetta a tutti i contratti di affitto e di colonia in corso, ed appena gli inquilini e la famiglia colonica avranno all'epoca stabilita dalla legge e da consuetudini locali, resi liberi detti fabbricati, essi verranno immediatamente demoliti a cura e spese del proprietario, il quale riterrà i materiali di demolizione e consegnerà al Comune le parti di aree sottostanti alle dette case, e che in base al progetto sopra ricordato devono essere occupate per l'apertura delle nuove strade e per l'ampliamento della via Grammercato.

4°- Per rilevare il Comune di Jesi dall'obbligo da esso precedentemente contratto con il limitrofo proprietario Sig. Zappelli, il quale pure è espropriato per l'esecuzione del suddetto piano di ampliamento come al verbale di accettazione di indennità 7 Novembre 1905, il Sig. M.Se Trionfi si obbliga di cedere al medesimo Signor Zappelli le aree indicate nel detto verbale di accettazione al prezzo che praticherà con gli altri acquirenti come appresso è detto.

5°- Di tutte le rimanenti aree di proprietà Trionfi non comprese nelle zone stradali che si cedono al Comune, se ne faranno N.°3 classi distinte, come viene indicato nell'unita planimetria, e cioè:

1°.Classe = *Aree* fiancheggianti il lato Nord-Est di via della Stazione, per una zona larga non più di 25 metri;

– *Aree* comprese nei due isolati determinati dalla via della Stazione, dalla Via Grammercato, dal nuovo stradale parallelo a via dell'Esino e dall'altro nuovo stradale che da Via dell'Esino va a via della Stazione.

– *Aree* rimanenti che fiancheggiano la via della Stazione e il tratto di nuovo stradale compreso fra questa via e via dell'Esino, per zone di larghezza non maggiori di 20 metri.

2°.Classe = Le restanti aree comprese tra il Gorgolungo e le vie della Stazione, del Grammercato e dell'Esino, non indicate tra quelle di prima classe.

3°.Classe = Le rimanenti aree adiacenti al Gorgolungo ed alla via delle cave.

Dette aree accasabili saranno direttamente dal M.Se Trionfi vendute a piccoli lotti a coloro che ne faranno richiesta a prezzi non maggiori dei seguenti:

L. 5.00 al metro quadrato le aree di prima classe.

L. 3.50 al metro quadrato le aree di seconda classe.

L. 2.00 al metro quadrato le aree di terza classe.

6°- Allo scopo di assicurare che i nuovi fabbricati siano costruiti secondo le moderne esigenze ed abbiano un conveniente aspetto dal lato edilizio, e nello stesso tempo per escludere la possibilità che dette aree possano eventualmente essere accaparrate da speculatori nei contratti di vendita dei singoli lotti, il Sig. M.Se Trionfi farà obbligo espresso ad ogni acquirente:

a) di uniformarsi nelle costruzioni alle disposizioni contenute nel titolo 2° Art. 10 al 19 inclusivi, al titolo 3° Art. 25 del regolamento per la concessione delle aree nel piano di ampliamento al Grammercato deliberato dal Consiglio Comunale di Jesi in seduta del 7 luglio 1908;

b) di condurre i lavori per la necessaria sollecitudine in maniera che le costruzioni da eseguirsi in base ai disegni preventivamente approvati dall'Autorità Municipale, siano condotte a termine in tempo sufficente perchè la casa possa essere dichiarata abitabile *non più tardi di due anni* dalla data del contratto di acquisto dell'area, sotto pena di soggiacere ad una multa di L. 10 per ogni giorno di ritardo da applicarsi e da esigersi senz'altra formalità dell'Autorità Municipale.

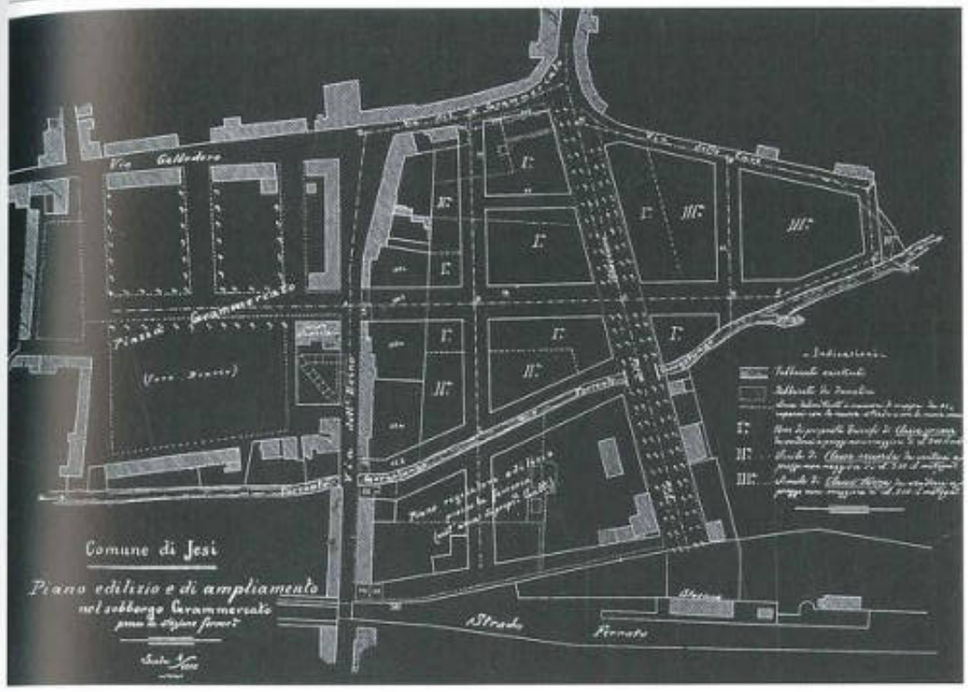
S'intende che pel fatto di dette clausole nessuna responsabilità viene ad assumere il M.Se Trionfi di fronte al Municipio in caso di inadempimento da parte degli acquirenti delle singole aree, contro i quali soltanto il Municipio provvederà per l'applicazione delle penalità stabilite.

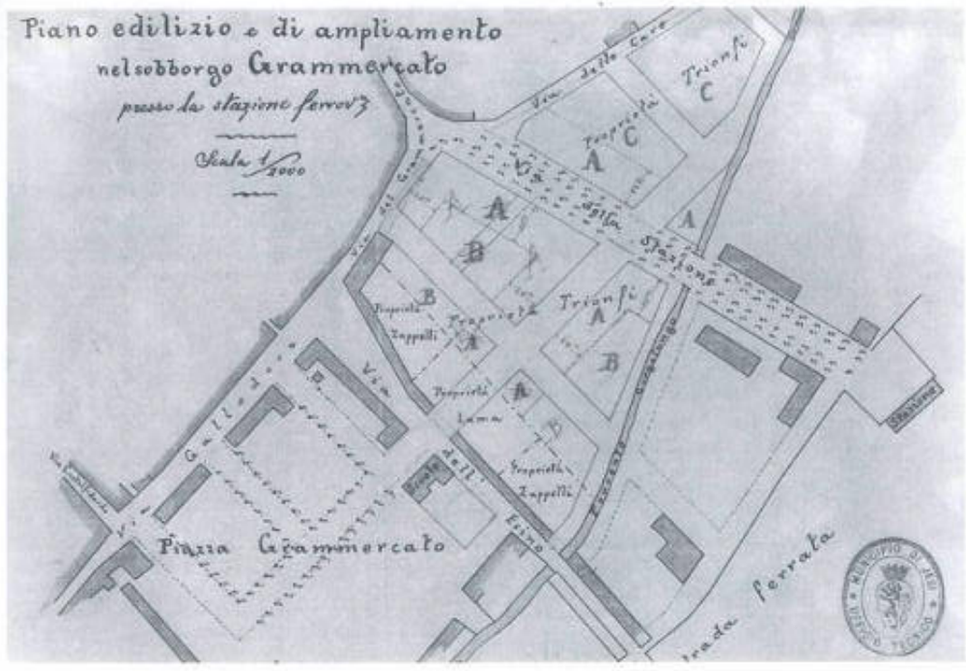
7°- La presente convenzione che diverrà esecutoria per il Comune non appena sarà approvata dalla competente autorità per quanto riguarda le aree accasabili, vincola il Sig. M.Se Trionfi per un quinquennio dalla data dell'effettiva consegna delle aree stradali al Comune.

Decorsa quest'epoca il predetto Signor proprietario sarà libero di alienare le aree rimaste invendute senza essere tenuto all'osservanza dei limiti di prezzo stabiliti nell'art. 5.

8°- Il Municipio si obbliga di costruire le strade nelle aree cedutegli dal M.Se Trionfi, provvedendole di fognatura e di illuminazione, e ciò di mano in mano che ai lati delle aree stesse vi sorgeranno fabbricati, ma sempre nel limite di tempo di cui al precedente art. 7.

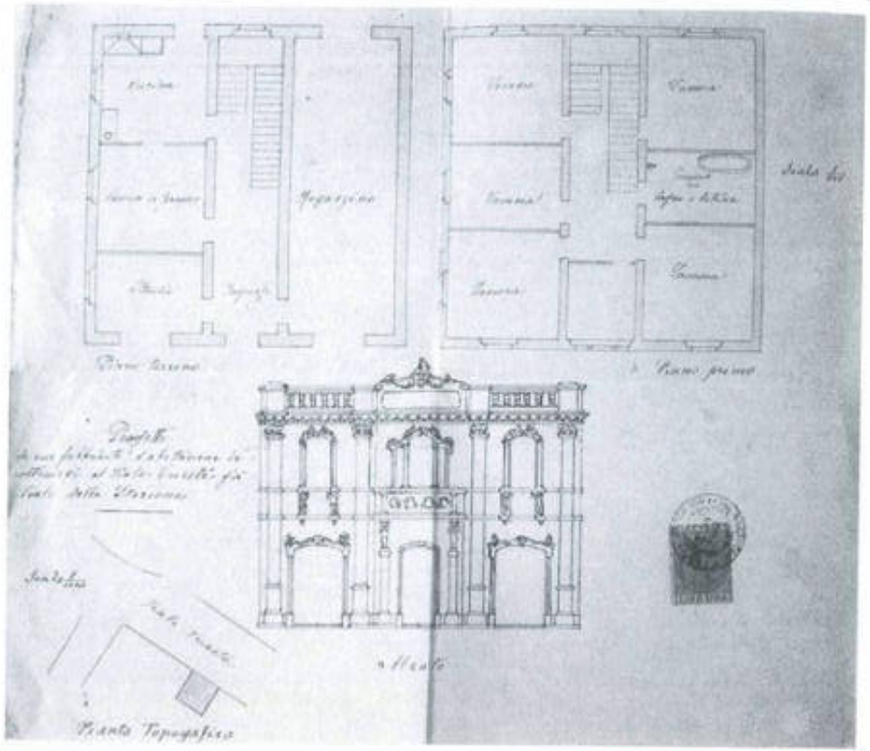
9°- Il presente contratto preliminare entro due mesi dall'approvazione della competente autorità verrà convertito in rogito notarile: tutte le spese di rogito, di voltura ecc. esclusa quella per dimostrare la libertà del fondo relativa alla cessione delle aree stradali al Comune saranno a carico del Comune.

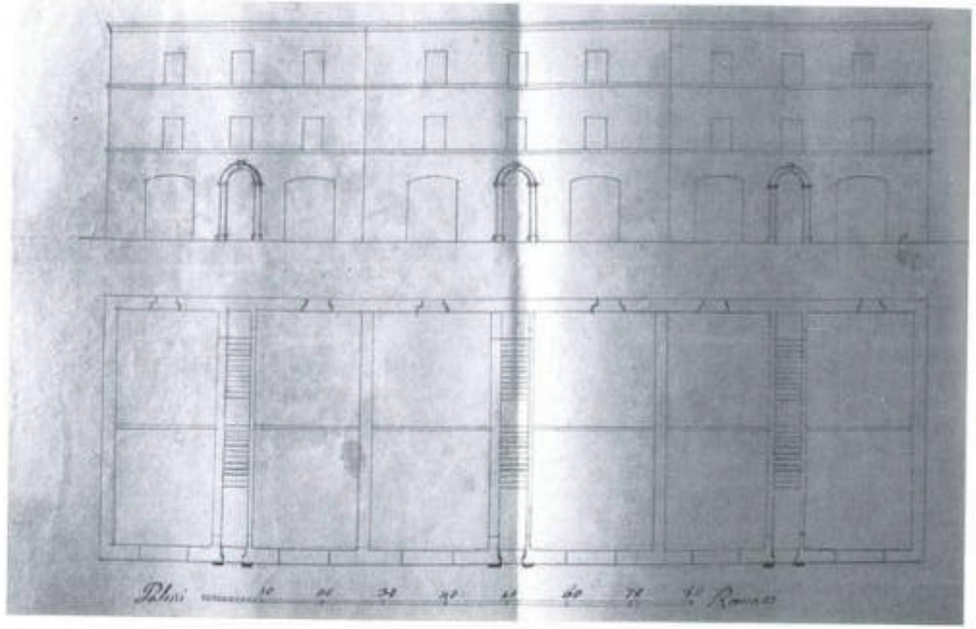




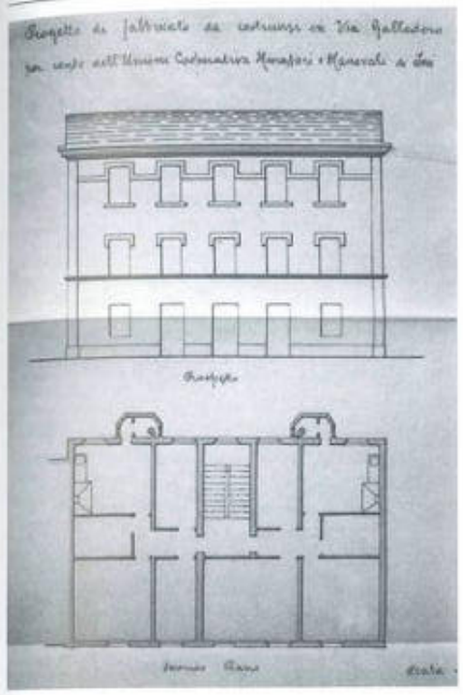
1/-Progetto di Piano Edilizio e di ampliamento del Sobborgo Grammercato presso la Stazione Ferroviaria- Planimetria, anno 1905. (A.S.C.J., Anno 1910, Titolo VII-Opere Pubbliche).

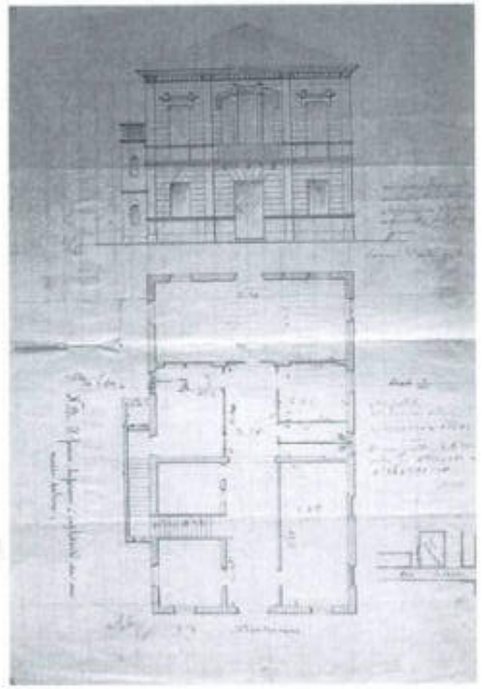
2/-Planimetria allegata alla Convenzione Trionfi-, anno 1909. (A.S.C.J., Anno 1910, Titolo VII-Opere Pubbliche).

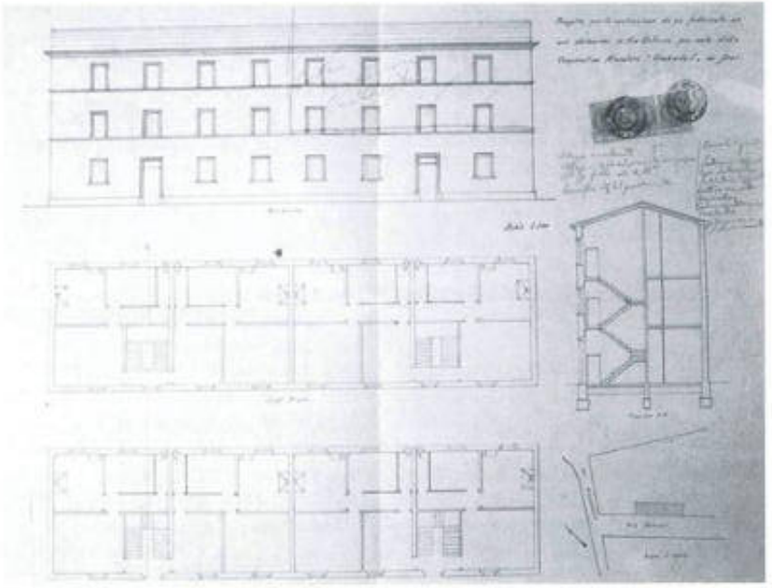




3/Viale Trieste, lotti di 1ª classe: edilizia a schiera monofamiliare. prospetto e planimetrie, anno 1920. (Archivio Ufficio Tecnico del Comune di Jesi, 1920).
4/Mercatale: progetto di edificio in linea, anno 1834. (A.S.C.J., Anno 1834, Titolo XII-Pubblico Ornato).







5/Via Gallodoro, edilizia operaia cooperativa: case in linea a -piccoli blocchi- con alloggi di taglio minimo e medio. (Archivio Ufficio Tecnico del Comune di Jesi).
6/Via Colocci, edilizia operaia cooperativa: case in linea a -grandi blocchi- con alloggi di taglio medio, anno 1920. (Archivio Ufficio Tecnico del Comune di Jesi, 1920).
7/Via Colocci: piccolo stabilimento ad uso industriale, anno 1920. (Archivio Ufficio Tecnico del Comune di Jesi, 1920).

I PIANI REGOLATORI DEI PORTI DELLA PUGLIA NEL PRIMO NOVECENTO

Giuseppe Carlone

Un tema inedito nella storia della pianificazione delle città pugliesi nel primo Novecento è rappresentato dai piani regolatori generali dei porti, che vengono redatti a partire dal 1904 da una speciale commissione nazionale, incaricata dal Ministero dei Lavori Pubblici di promuovere questa delicata attività pianificatoria nelle città portuali del regno[1].

Già nella seconda metà dell'Ottocento le città costiere pugliesi avevano intensificato gli sforzi per modernizzare i loro porti, a iniziare dai grandi porti commerciali.

A Barletta i lavori di riqualificazione del porto avviati nel 1850 (progetti ingg. Lauria – Giordano, 1845-'49) proseguono negli anni Settanta (progetto ing. Mati, 1869).

A Gallipoli gli stessi lavori si svolgono in due fasi, tra il 1853 ed il 1863 (progetto ing. Lauria, 1842-'45) e tra il 1872 e il 1877 (progetto ing. Pinto, 1868).

A Brindisi i lavori al porto vengono pianificati insieme al recupero di ampie zone del centro storico (piani del 1856 e del 1873).

A Bari la costruzione del nuovo porto commerciale ha inizio nel 1860 (progetto ing. Giordano, 1853).

A Otranto i lavori al porto iniziano nel 1863 e proseguono negli anni Settanta (progetto ing. Mati, 1870).

A Taranto il nuovo porto commerciale viene costruito tra il 1899 e il 1904.

La spinta a imboccare con decisione la via della modernizzazione viene dall'apertura del canale di Suez (1859-1869), che riportava nel Mediterraneo, dopo più di tre secoli, le principali correnti di traffico con l'Oriente.

L'intensificarsi degli scambi commerciali favorisce quelle città costiere che possono contare su una efficiente rete stradale, realizzata nel corso di tutto l'Ottocento, e sui nuovi collegamenti ferroviari in costruzione lungo l'Adriatico e con Napoli o verso le aree interne della regione.

Agli inizi del Novecento la concorrenza tra le città costiere si fa acuta di fronte al rischio di essere tagliate fuori dal grande commercio. L'aumento della dimensione delle navi mercantili e l'introduzione del vapore rendono necessaria una selezione e concentrazione degli interventi.

In linea con le nuove esigenze del commercio e della navigazione, la commissione impegnata nella redazione dei piani regolatori disegna per la Puglia una rete portuale moderna, in grado di soddisfare le ambizioni delle città costiere e di valorizzare le aree agricole e produttive della regione e di ampie zone della Basilicata e della Calabria.

A conclusione dei lavori la commissione propone il potenziamento dei sei grandi porti commerciali pugliesi (Bari, Barletta, Brindisi, Gallipoli, Otranto, Taranto), la riqualificazione di altrettanti porti di piccolo e medio cabotaggio (Manfredonia, Molfetta, Monopoli, Rodi, Trani, Vieste), l'ampliamento del porto-approdo di Tricase sulla costa ionico-salentina e la costruzione di un nuovo porto nel lago di Varano, in un'area garganica malarica e priva di una rete stradale e ferroviaria per la commercializzazione dei prodotti agricoli del suo hinterland.

1. Le indagini di Piano

Alla commissione nazionale incaricata della redazione dei piani regolatori dei porti vengono chiamati a partecipare i tecnici del Genio Civile, gli ufficiali della Marina Italiana, i rappresentanti dei ministeri dell'Agricoltura, Industria e Commercio, dei Lavori Pubblici e della Sanità, il direttore della scuola degli ingegneri di Napoli, i rappresentanti delle Ferrovie.

Nella prima fase dei lavori la commissione discute i criteri di carattere generale che si sarebbero dovuti seguire nelle indagini di piano. In particolare si sottolinea la necessità di studiare con attenzione le condizioni tecniche dei vari porti e di accertarsi delle loro funzioni in rapporto alle correnti di traffico esistenti o future, nonché dello stato di sviluppo delle attività commerciali e delle industrie nelle aree geografiche che costituivano la zona d'influenza di ogni singolo porto.

Dall'analisi di questi dati la commissione avrebbe ricavato le indicazioni sui bisogni futuri di ampliamento e sistemazione dei porti e sulla convenienza economica ad adottare quei provvedimenti.

Dopo questa prima fase di impostazione dei lavori la commissione si rivolge agli uffici marittimi del Genio Civile per acquisire la cartografia dei porti; i progetti di miglioramento già esistenti e realizzati a cura degli uffici statali o da professionisti esterni nel corso dell'Ottocento; le relazioni sulle condizioni del porto, sulla natura del traffico portuale, sulle aspettative degli amministratori locali, dei commercianti e dei marinai. Alle amministrazioni comunali, alle Camere di Commercio, alle Capitanerie di porto e agli altri enti pubblici e privati presenti sul territorio la commissione chiede le pubblicazioni e gli atti d'ufficio riguardanti il traffico portuale; le statistiche del movimento della navigazione (riferito sia alle merci che ai passeggeri) nell'ultimo ventennio; le previsioni di variazione del movimento per il ventennio successivo; l'indicazione della zona d'influenza di ciascun porto.

Terminata la raccolta sistematica della documentazione cartografica, bibliografica e d'archivio, inizia la fase dello studio dei porti.

Vengono visitati per primi i porti per i quali sono stati redatti i progetti per la realizzazione di nuove opere o sono necessari interventi urgenti.

In ogni città la commissione promuove un incontro pubblico tra gli amministratori comunali e provinciali, le Capitanerie di Porto, le Direzioni di Dogana, le Camere di Commercio, le associazioni commerciali e marinare, i principali armatori e capitani marittimi, i comitati locali costituitisi per sostenere gli interessi del porto.

Dal dibattito la commissione ricava le indicazioni utili per la definizione delle linee generali del nuovo piano regolatore.

La cura della redazione dei piani è affidata ogni volta a un tecnico del Genio Civile membro della stessa commissione (Cfr. Tab. 1)[2].

Le relazioni di piano sono articolate secondo uno schema unico, diviso in undici punti.

La relazione si apre con le notizie di carattere generale sul porto, le considerazioni di carattere storico sull'importanza dello scalo, la definizione della zona d'influenza.

Al secondo punto vi è l'analisi dello sviluppo commerciale e industriale dei comuni che gravitano nella zona d'influenza del porto, con le previsioni di variazioni per il ventennio successivo.

Al terzo punto sono riportati i dati statistici, relativi all'ultimo ventennio, sul movimento commerciale (importazione ed esportazione delle merci) e dei passeggeri.

Al quarto punto vengono descritte le condizioni idrografiche e di sicurezza del porto.

Dal quinto punto inizia la trattazione degli aspetti progettuali e finanziari del piano.

La relazione si conclude con la descrizione della tavola di piano.

Secondo le disposizioni contenute nel decreto ministeriale istitutivo, la commissione avrebbe dovuto limitare i suoi studi e le sue proposte ai principali porti italiani, con l'esclusione di quelli che fossero provvisti già di un piano regolatore.

Tuttavia, poiché solo per i porti di Genova e Napoli erano stati redatti piani di ampliamento e sistemazione generale, anche questi due porti vengono inclusi nei lavori della commissione.

Durante i lavori molti comuni italiani chiedono al ministero dei Lavori Pubblici di estendere le competenze della commissione anche ai porti minori.

Nei suoi quattro anni di attività la commissione è chiamata a esaminare 157 porti amministrati dallo Stato e 17 porti amministrati dai comuni, e per 111 di questi porti (dei quali 100 amministrati dallo Stato e 11 dai comuni) redige il piano regolatore.

Due anni dopo la conclusione dei lavori, a cura del ministero dei Lavori Pubblici vengono pubblicati in tre volumi i piani regolatori dei 100 porti amministrati dallo Stato più il piano regolatore del porto di Genova[3].

2. Le proposte di Piano

Nella fase della redazione dei piani regolatori la commissione ribadisce l'importanza strategica dei porti pugliesi per gli scambi commerciali nel Mediterraneo e per lo sviluppo della produzione agricola e industriale della regione.

Gli interventi di maggior peso riguardano i grandi porti commerciali, mentre per i porti di piccolo e medio cabotaggio delle province di Terra di Bari e Capitanata sono previsti lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Tutte le proposte di piano sono precedute da attente considerazioni sullo stato dei porti e la loro zona di influenza. Per i nuovi porti commerciali di

Bari e Taranto i piani regolatori prevedono lavori di potenziamento degli impianti. La commissione ricorda che il porto commerciale di Bari, collocato nella parte orientale dell'ampia insenatura racchiusa fra la penisola su cui sorge la città antica e il promontorio di S. Cataldo, rappresenta lo sbocco della produzione industriale cittadina (le 237 industrie locali occupano 4000 operai) e della produzione agricola di gran parte dei comuni della provincia di Terra di Bari, ai quali Bari è collegata con una efficiente rete stradale e ferroviaria.

Il porto di Taranto associa alla funzione commerciale anche quella militare. Il porto è formato da un'ampia rada denominata Mar Grande e da una insenatura interna denominata Mar Piccolo, collegata al mare aperto attraverso due canali. L'hinterland si estende ai comuni del suo circondario e a diversi comuni lucani e calabresi (una superficie territoriale di Kmq. 5550 con 295.250 abitanti).

Per gli altri porti commerciali (Barletta, Brindisi, Gallipoli, Otranto) la commissione propone lavori di riqualificazione degli impianti.

Il porto di Barletta, composto da un pennello o molo vecchio, cioè un braccio di fabbrica unito alla terraferma, proteso in direzione nord-est, e dall'isola, una diga artificiale di scogli perpendicolari al molo vecchio, è specializzato per la commercializzazione dei prodotti agricoli di un vasto hinterland che comprende diversi comuni delle province pugliesi di Terra di Bari e Capitanata e della Basilicata.

Il porto di Brindisi ha una struttura complessa, con un porto interno costituito dai seni di levante e di ponente riuniti dal canale di accesso all'avamporto denominato Canale Pigonati, e un avamporto, costituito dalla grande insenatura a est del Canale Pigonati e dalla Cala delle Navi a nord, e chiuso fra la terraferma a ovest, l'isola di S. Andrea con il Castello a Mare e il Molo di Forte a Mare a est, la diga di Bocca di Puglia a nord.

La funzione principale del porto è quella di scalo per il traffico dei passeggeri da e per l'Oriente, mentre il suo hinterland è molto limitato.

Il porto di Gallipoli si trova a nord-est della città antica, un'isola collegata con la terraferma con un ponte, mentre a sud-ovest dell'isola nel Mar Piccolo o del Canneto si trova un rifugio per piccole imbarcazioni. Sul porto gravita la produzione agricola di gran parte dei comuni del circondario di Lecce, grazie ai collegamenti ferroviari con il capoluogo di Terra d'Otranto.

Il porto di Otranto, costituito da una insenatura naturale ha un hinterland che si estende a diversi comuni dei circondari di Lecce e Gallipoli, noti per la produzione del vino e dell'olio, ma soffre la concorrenza del porto di Gallipoli, favorito dai collegamenti ferroviari con Lecce.

Passando ai piani regolatori dei porti di media grandezza in Terra di Bari, il porto di Molfetta ha un ruolo di primo piano, grazie alle attività della pesca costiera (1000 pescatori) e d'alto mare (2500 pescatori) e della cantieristica navale (300 addetti); inoltre il suo hinterland comprende 5 grandi comuni agricoli della conca barese. Segue per importanza il porto di Monopoli, dove affluiscono le derrate agricole prodotte nei numerosi comuni del sud-est barese, ma è in competizione con il porto di Bari, favorito dalle nuove linee di collegamento ferroviario attivate con quegli stessi comuni. Per ultimo il porto di Trani, che ha un hinterland modestissimo, appena più grande del territorio comunale.

In Capitanata per la mancanza di un'adeguata rete stradale e ferroviaria i porti di Manfredonia, Vieste e Rodi rappresentano l'unica via di commercio per i prodotti agricoli di quasi tutti i comuni di questa provincia, con l'esclusione dei comuni della valle dell'Ofanto, che tradizionalmente commerciano attraverso il porto di Barletta.

Un capitolo a se nelle proposte di piano avanzate dalla commissione per i porti della Puglia è rappresentato dai piani regolatori dei porti di Tricase e Varano (in progetto).

Il porto-approdo di Tricase, costruito alla fine dell'Ottocento in una piccola ansa naturale della costa salentina tra Otranto e Leuca ha la funzione principale di rifugio per barche da pesca, in un tratto di mare di ben 174 chilometri fra Gallipoli e Brindisi. La commissione propone la sua riqualificazione come porto commerciale con la realizzazione di un avamporto per lo stanziamento al largo delle navi da carico.

Infine la proposta di costruire un porto nel lago di Varano si inscrive nel programma di opere pubbliche progettate in questi anni dallo Stato per la bonifica della fascia costiera fra Lesina e Varano, e mira a favorire lo sviluppo agricolo di una vasta area della penisola garganica, quasi del tutto priva di collegamenti viari e ferroviari, e che nel porto avrebbe trovato l'unica via di commercializzazione dei suoi prodotti.

Note

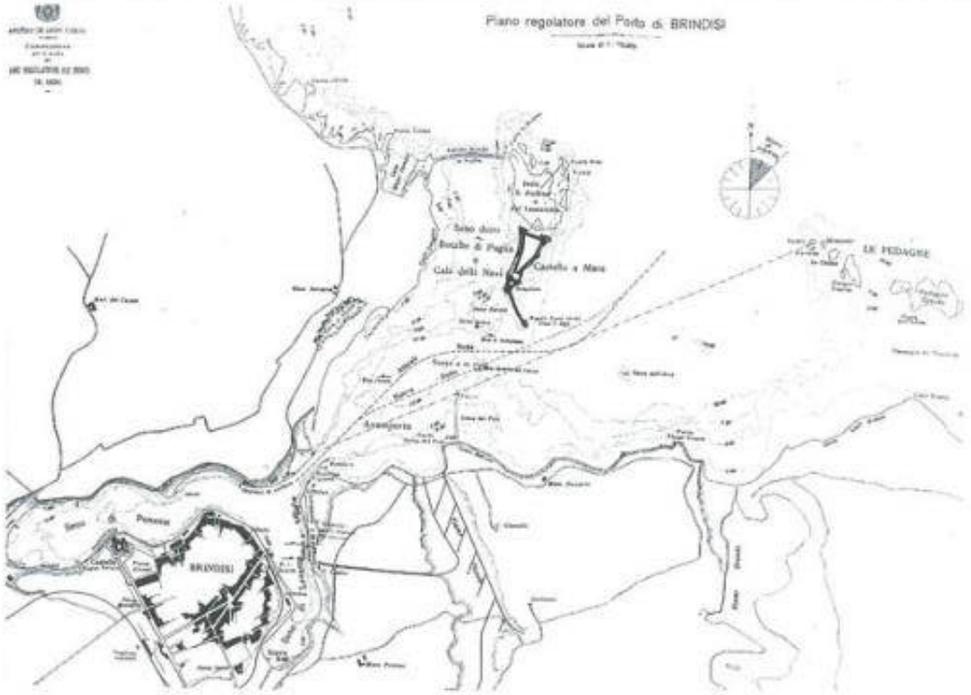
[1] La «Commissione Reale per la redazione dei piani regolatori dei porti del Regno d'Italia» viene istituita dal Ministero dei Lavori Pubblici con decreto del 26 gennaio 1904. In Puglia una seconda campagna di studio per la redazione dei piani regolatori dei porti viene fatta nel 1926. Nell'archivio di Stato di Bari si conservano le «Relazioni storiche e tecniche per la redazione dei piani regolatori dei porti di Barletta, Molfetta, Mola di Bari, Monopoli, Trani, Bisceglie, S. Spirito, Giovinazzo, Torre Pelosa (Noicattaro)» e i cliches dei piani regolatori dei porti di Bari (scala 1:10000), Barletta (scala 1:7000), Molfetta (scala 1:4000), Monopoli (scala 1:4000), Trani (scala 1:4000), dove sono anche indicate le opere eseguite nell'ultimo ventennio e le opere in costruzione. (ASB, *Genio Civile, Opere Marittime*, b. 153, f. 705). Sui piani regolatori dei porti pugliesi redatti nella prima metà del Novecento si vedano i fondi archivistici del «Genio Civile» e della «Prefettura» che si conservano negli Archivi di Stato di Bari, Lecce e Brindisi.

[2] I piani vengono approvati in prima istanza da due commissioni che operano in sede locale e nazionale, per poi essere sottoposti all'approvazione definitiva da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Una volta approvati, i piani dovevano essere attuati secondo le disponibilità finanziarie e in base all'urgenza dei lavori.

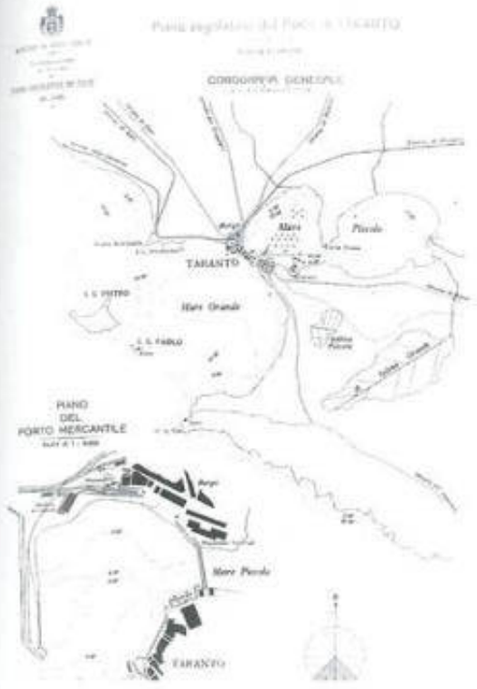
[3] Per la Puglia vengono pubblicati 14 piani regolatori, relativi ai porti di Taranto, Gallipoli e Tricase sullo Jonio; di Otranto, Brindisi, Monopoli, Bari, Molfetta, Trani, Barletta, Manfredonia, Vieste e Varano (in progetto) sull'Adriatico. Cfr. Ministero dei Lavori Pubblici, *Atti della Commissione per il piano regolatore dei porti del Regno*, voll. I-III, Bergamo 1910. Sugli interventi dello stesso ministero sui porti italiani tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento si vedano: Ministero dei Lavori Pubblici, *Notizie sui porti marittimi italiani*, Roma 1905; AA.VV., *Guida portuale del Mediterraneo*, vol. I e II, Napoli 1939 – 1942.

Tabella 1 – Piani regolatori dei porti della Puglia

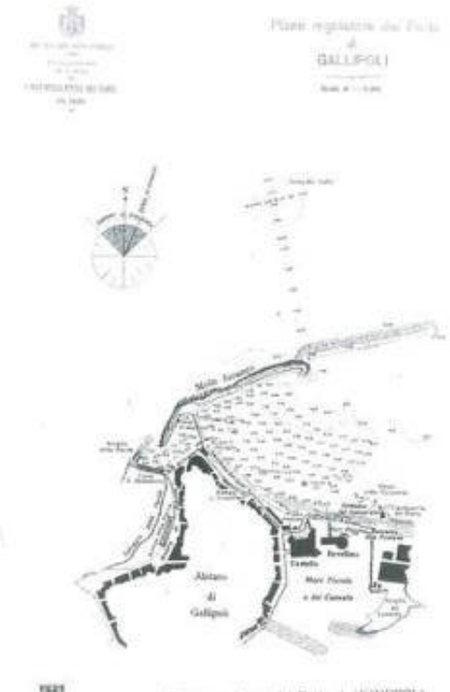
Porto	*Responsabile del Piano*	APPROVAZIONI		
		Comm. Locale	*Comm. Centrale*	*Cons. Sup. Ll.Pp.*
Taranto	Ing. C. Arimondi	20/12/1907	28/02/1908	15/03/1908
Gallipoli	Ing. M. Perilli	20/08/1907	31/10/1907	15/11/1907
Tricase	Ing. E. Coen-Cagli	04/12/1907	31/01/1908	15/02/1908
Otranto	Ing. E. Coen-Cagli	18/01/1908	31/01/1908	15/02/1908
Brindisi	Ing. D. Lo Gatto	—	—	17/09/1907
Monopoli	Ing. D. Lo Gatto	04/09/1907	31/10/1907	15/11/1907
Bari	Ing. D. Lo Gatto	16/09/1907	31/10/1907	15/02/1908
Molfetta	Ing. M. Perilli	23/09/1907	31/10/1907	15/11/1907
Trani	Ing. D. Lo Gatto	04/09/1907	31/10/1907	15/11/1907
Barletta	Ing. D. Lo Gatto	25/11/1907	12/12/1907	31/12/1907
Manfredonia	Ing. D. Lo Gatto	25/10/1907	12/12/1907	31/12/1907
Vieste	Ing. D. Lo Gatto	25/10/1907	12/12/1907	31/12/1907
Rodi	Ing. D. Lo Gatto	25/10/1907	12/12/1907	31/12/1907
Varano	Ing. M. Perilli	22/10/1907	21/12/1907	31/12/1907



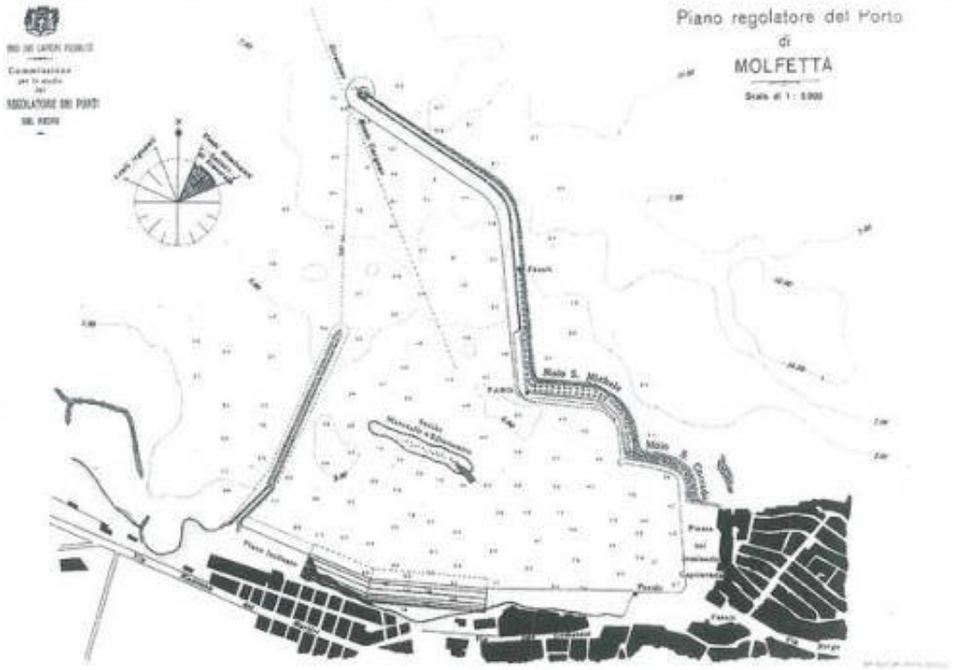
1/Piano regolatore del porto di Brindisi, 1907 (scala 1:15000).
2/Piano regolatore del porto di Bari, 1908 (scala 1:10000).

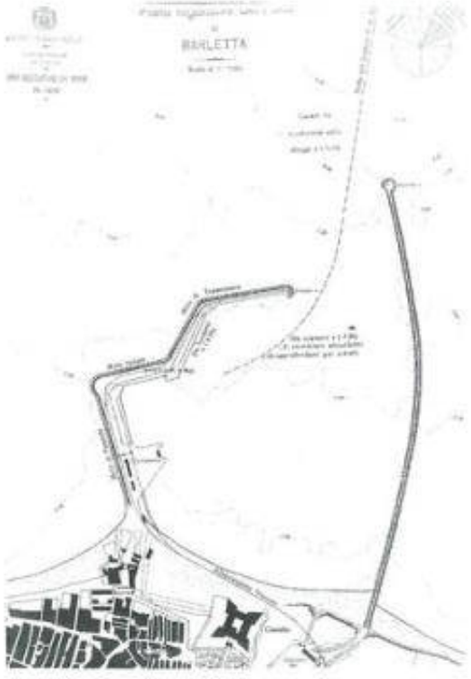


3/Piano regolatore del porto di Taranto, 1908 (scala 1:8000).
4/Piano regolatore del porto di Gallipoli, 1907 (scala 1:6000).

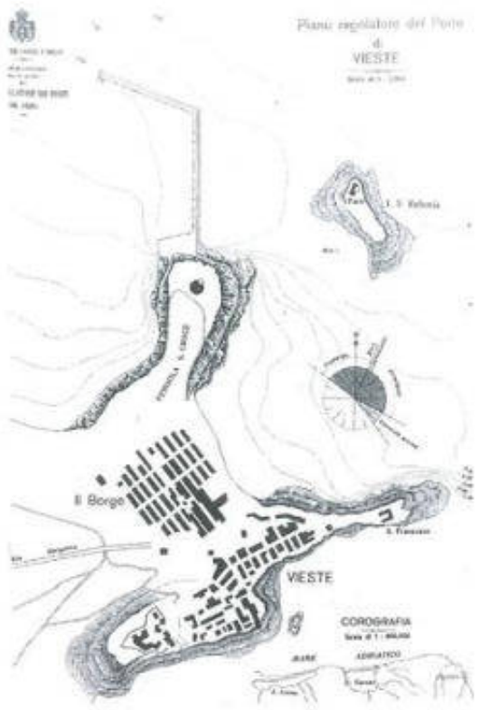


5/Piano regolatore del porto di Trani, 1907 (scala 1:4000).
6/Piano regolatore del porto di Monopoli, 1907 (scala





7/Piano regolatore del porto di Molfetta, 1907 (scala 1: 5000).
8/Piano regolatore del porto di Barletta, 1907 (scala 1:7000).



9/Piano regolatore del porto di Manfredonia, 1907 (scala 1:8000).

10/Piano regolatore del porto di Vieste, 1907 (scala 1:5000).

VITERBO: UNA PROPOSTA DI PIANO PER IL NUOVO CAPOLUOGO DI PROVINCIA

Massimo Moretti

Dopo gli interventi promossi ed operati sulla struttura urbana dal Cardinal Alessandro Farnese, che portano nel XVI secolo alla realizzazione della *moderna* via Farnesiana, l'assetto spaziale della città di Viterbo rimane pressoché immutato fino all' inizio degli anni '20.

Sul finire del secolo scorso, la costruzione delle grandi linee ferroviarie che collegano Roma con il centro-nord segue tracciati impostati lungo la costa tirrenica e la valle del Tevere ignorando del tutto Viterbo non più capoluogo di provincia. Ma l'immagine sostanzialmente statica della città, chiusa nella sua secolare autosufficienza, viene progressivamente a mutare con l'attivazione di due importanti reti di comunicazione: la linea ferroviaria Viterbo-Attigliano (1886) e quella Viterbo-Roma (1894)[1]. Così in seguito alla rottura dell'isolamento territoriale, si ravvisa l'inadeguatezza dei sistemi di comunicazione interna, che vede la città ancora attardata attorno ad un circuito troppo spesso irregolare ed insufficiente alle variate esigenze di transito. Risulta pertanto necessario prevedere un nuovo sistema, pianificando moderni tracciati capaci di fronteggiare il maggior carico di traffico in direzione del centro, poiché il principale asse di penetrazione e di attraversamento della città, attestato fra le due stazioni ferroviarie – da Porta Fiorentina a Porta Romana, per la strada della Svolta, il Corso Vittorio Emanuele e le vie Cavour e Garibaldi – risale nella sua struttura all'urbanistica medioevale e rinascimentale.

L'auspicato processo di ammodernamento è però fortemente condizionato dalla presenza del fosso dell'Urcionio, la cui regione valliva interessa per intero (da nord-est a sud-ovest) il nucleo abitato operando una netta divisione tra i due sistemi d'impianto medioevale. L'Urcionio, che costituisce da sempre il principale referente degli scarichi cittadini, vede nei primi anni del novecento imbrigliare ed immettere le sue acque nell'acquedotto comunale. Assunto così un carattere prevalentemente torrentizio si trasforma di lì a poco in un collettore a cielo aperto, quindi problemi igienici e sanitari rendono indispensabile ed improcrastinabile il suo interramento.Ed è proprio per la complanarietà dei disagi prodotti, che il binomio viabilità-igiene costituisce, per i primi tre decenni di questo secolo, l'argomento principe attorno al quale ruota il dibattito urbanistico della città di Viterbo.

I propositi di rinnovamento trovano nel 1886 come paladino della modernità e del progresso Romolo Pizzini, il quale, recepiti gli stimoli sul futuro della città, elabora una proposta di piano regolatore che sembra in un primo momento incontrare i favori della municipalità e della locale Cassa di Risparmio[2]. Malgrado questo primo tentativo di intervenire sulla città storica, l'evoluzione urbana rimane pressoché bloccata per quasi un trentennio, e solo nell'ottobre del 1913 con la ripresa del dibattito urbanistico, scaturiscono da questo una serie di proposte che in qualche modo rielaborano temi post-unitari.Le direttive del nuovo piano regolatore, presentato dall'ingegnere capo del Comune Domenico Caterina, sebbene non trascurino le future possibilità di ampliamento oltre le mura urbiche, sono prevalentemente improntate verso la riqualificazione del tessuto storico, e palesano una riduzione dei disagi prodotti dalle particolari condizioni igieniche e viabili [3]. In continuità alla proposta elaborata da Domenico Caterina, si pone nel 1919 il progetto di utilizzazione delle acque minerali dell'ingegner Torquato Cristofori[4], attraverso il quale si cerca di superare il solo aspetto tecnico per investire temi di carattere socio-economico ed urbanistico.Le sorgenti delle acque minerali rappresentano un'occasione unica per il rilancio economico cittadino, infatti attraverso una più razionale utilizzazione delle risorse idriche, Viterbo poteva elevarsi alla fama dei centri termali più rinomati.La distanza delle aree termali, localizzate ad ovest sulla collina del Bulicame e quindi in posizione marginale rispetto al centro cittadino, poteva essere ridotta grazie all'istituzione – con origine da Porta Bove – di un viale di due chilometri, largo cinquanta metri, interessato nel suo complessivo sviluppo da un'edilizia residenziale e ricettiva.Così articolato, l'asse di collegamento tra il nucleo storico e gli stabilimenti termali, ispirato forse alla *Città lineare* di Arturo Soria y Mata, acquistava il valore di un «(...) *magnifico sobborgo di lusso* (...)»[5] da dove principiare l'espansione della città.I programmi di rinnovamento elaborati in questi anni, non essendo sottoposti al benestare degli organi competenti, resteranno dei semplici atti amministrativi, limitando le previsioni a pochi ed isolati interventi.

Il fervore che anima le intenzioni della municipalità, trova nell'opera infaticabile di Antonio Maturi, che regge le sorti cittadine dal 1923 come Sindaco, e dal 1929 al '31 come Podestà, la condizione possibile per inserire la città di Viterbo nel novero delle diciannove province create dal Duce[6].La provincia di Viterbo è istituita in forza del R.D.L. n.1 del 2 gennaio 1927, decreto che contempla il riordino delle circoscrizioni provinciali del Regno d'Italia, e diventa operativo nove giorni più tardi con la sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*[7].

In questo periodo la città risente ancora dell'inerzia del passato, ed il suo disordinato sviluppo crea uno stato di disagio che si riflette sulla viabilità e sull'edilizia.Con il ripristino dell'antica provincia si avverte un rinnovato interesse per la questione urbana, ma le limitate disponibilità finanziarie della municipalità, impegnata a reperire le strutture necessarie per avviare la nuova macchina amministrativa, ritardano di qualche tempo gli auspicati interventi di ammodernamento e di ampliamento della città.

Solo nel gennaio del 1929 viene spontaneamente presentato al Podestà di Viterbo, dall'ing. Vincenzo Franceschelli e dell'arch. Augusto Cuccioli, un piano organico di intervento[8] necessario per adeguare la città alle funzioni ed ai compiti che il Duce affidava alle nuove province.Dallo studio di fattibilità elaborato dai progettisti[9], emerge che per una città come Viterbo risulta improponibile considerare il solo intervento di ampliamento trascurando del tutto la riqualificazione ed il riassetto funzionale del nucleo storico. Questo perché, data la mancanza della grande industria, il movimento demografico non lascia presagire la necessità di una immediata localizzazione di nuovi ambiti di espansione; inoltre, il centro non si presenta in condizioni tali da escludere una qualsiasi opera di miglioramento, ed infatti una precisa risposta ai quesiti sempre più pressanti legati alla pubblica igiene ed alla viabilità costituiva la vera occasione di riscatto per l'intero nucleo abitato. Diventa pertanto auspicabile attestarsi su di un piano intermedio, e cioè su quegli interventi che pur contemplando in prima istanza il miglioramento delle condizioni igieniche e del sistema di comunicazioni interne, vede quest'ultimo proiettarsi in direzione dei primi nuclei di insediamento spontaneo e verso quelli di nuova previsione. Questo avrebbe permesso alla città vecchia di completare la propria compagine e di predisporsi ad incontrare i futuri sviluppi.L'attenzione è dunque concentrata sulle interpenetrazioni e correlazioni tra quello che si può identificare come spazio esterno (fasce di espansione) e lo spazio interno (il nucleo storico) della città, e questo allo scopo di instaurare un'autentica reciprocità e continuità tra le due sfere.

Le condizioni generali del nucleo fortificato evidenziano in questo periodo due categorie di problemi: i primi di necessità, legati al binomio viabilità-case; i secondi di decoro, la cui soluzione si rende necessaria per eliminare, attraverso un *azione virile*, le superfetazioni che adombrano la grandezza della Viterbo medioevale.

Il criterio di intervenire adottando la sola tecnica del diradamento edilizio, poteva lasciare irrisolti i problemi legati alla viabilità urbana, ed era applicabile nella sola Viterbo delle origini, dove l'insieme monumentale del luogo costituiva una documentazione di eccezionale importanza, a tal punto da rendere improponibile qualsiasi tentativo di radicale mutamento.L'ipotesi generale d'intervento è dunque quella di operare consistenti sventramenti sul tessuto edilizio, «(...) *senza voler creare dei cimeli* (...) – perché – (...) *accanto alla Viterbo storica deve sorgere la Viterbo dell'ERA FASCISTA anch'essa improntata ad un senso d'arte*»[10].

La proposta di piano elaborata da Franceschelli-Cuccioli divide la città in tre ambiti, ognuno dei quali presenta problemi di diversa natura accomunati però dalla necessità di sviluppare in ognuno di essi una più razionale organizzazione del sistema di comunicazione tra le aree centrali e periferiche della città.

Il primo settore di forma pressoché triangolare è senz'altro quello che risente in misura maggiore della proposta di ammodernamento. Delimitato ad oriente dal tracciato delle mura urbiche e lambito dal principale asse di penetrazione urbana, è interessato da un'edilizia di scarso valore commerciale che ha subito nel tempo svariati riadattamenti; dunque, per le condizioni di estremo de-

grado (salvo rare eccezioni), il primo settore si presta più degli altri ad essere inciso per sviluppare una nuova viabilità di raccordo.Nel programma di riorganizzazione del sistema portante delle comunicazioni interne, si ravvisa in quest'ambito la necessità di estromettere non tanto la via Cavour, ma soprattutto l'asse commerciale del Corso Vittorio Emanuele, che per le ben note ragioni storiche è quello che presenta le maggiori difficoltà di transito sia per la ristrettezza che per la tortuosità del tracciato.L'alternativa, costituita da un'arteria di quindici metri di ampiezza tracciata a mezza costa sul declivio del colle di S.Sisto, consentiva di mettere in diretto rapporto piazza Fontana Grande a piazza G.Verdi; da qui utilizzando il fornice di via XXVIII Ottobre e un breve tratto del Viale di Circonvallazione raggiungeva la stazione ferroviaria di Porta Fiorentina. Nell'ambito dello stesso settore d'intervento, la nuova viabilità di raccordo è applicata anche per ridurre l'eccessiva pendenza di risalita del tracciato tra piazza Fontana Grande e Porta Romana, dove quest'ultima costituisce il tramite con il secondo polo ferroviario della città.Per superare le difficoltà di transito del tratto terminale di via Garibaldi, Franceschelli e Cuccioli, riprendendo i suggerimenti offerti nel 1913 da Domenico Caterina[11], ripropongono quale arteria sussidiaria quella da impostare appena dentro le mura su piazza S.Sisto. Attestata in posizione mediana, rispetto al primo sistema, per mezzo di una vasta piazza circolare, poteva quest'ultima oltre che «(...) *agevolare lo smistamento del traffico nelle varie direzioni*, (...) *fornire la sede degna agli edifici pubblici, indispensabili alle nuove importanti funzioni della Città*»[12].

Sul fronte opposto, il secondo settore non ha particolari esigenze di riorganizzare la propria viabilità, ma è caratterizzato dalla presenza del torrente Urcionio, che nell'economia generale del progetto riveste un ruolo di fondamentale importanza per l'intero nucleo abitato, e questo a causa delle precarie condizioni igieniche in cui versa l'intera regione valliva.La sua trasformazione in collettore coperto, prospettato anche dai precedenti piani, è realizzata solo in parte e limitata al primo tratto superiore urbano compreso tra le mura urbiche e via di Porta Murata.Con la possibilità di estendere l'intervento di risanamento igienico, la valle dell'Urcionio, pur mantenendo inalterate le sue qualità orografiche assumeva l'importante ruolo di parco urbano, prestandosi ad accogliere una grande arteria, che adagiata sul retroprospetto del Corso Vittorio Emanuele ed inserita al di sotto dell'arco ogivale di ponte Tremoli, avrebbe congiunto, dopo la prevista breccia nel quartiere della Svolta, piazza G.Verdi alla nuova espansione urbana localizzata sul colle della Trinità.Il *tridente urbanistico* ipotizzato nell'ambito di questi primi due settori di studio dal piano Franceschelli-Cuccioli, riqualifica, data la centralità e storicità del tracciato, il Corso Vittorio Emanuele, decongestionandolo da un traffico sempre più pressante attraverso l'istituzione di due arterie sussidiarie confluenti a piazza G.Verdi.Così impostate le nuove direttrici di transito, costituivano altrettante occasioni per dotare la città di moderni edifici in linea con i «(...) *compiti che il volere del DUCE* (...) – affidava – (...) *a Viterbo facendola assurgere a Capoluogo di una nuova e vasta provincia*»[13].

Il terzo settore, posto a sud, si pone come completamento del programma di ammodernamento e di riqualificazione dello spazio urbano ed interessa la parte più antica della città.Come premesso nelle direttive di piano, per il particolare carattere del luogo, le previsioni sono limitate a collegare i rioni più periferici al centro politico e commerciale, attraverso l'istituzione di nuovi tracciati posti a margine dei quartieri di Piano Scarano e S.Pellegrino.

Per disciplinare e coordinare le iniziative pubbliche e private di espansione, e perché queste con il loro disordinato sviluppo non incidano più del necessario sulle opere di urbanizzazione, sono indagate anche le future possibilità di ampliamento della città.I primi nuclei di insediamento suburbano hanno acquisito, a questo punto, una fisionomia ben precisa, destinando gli assi di viale Trieste e viale Trento ad una edilizia di tipo signorile ed il quartiere Cappuccini ad abitazioni di tipo economico.La localizzazione delle aree di nuova espansione, ritenute idonee per l'andamento pianeggiante che ben si presta allo svolgimento della rete stradale, è individuata nella regione sud, nel tratto compreso tra Porta S.Pietro e Porta Faul. Quest'area, per la prossimità dei rioni di S.Pellegrino e di Piano Scarano, è adatta ad accogliere un quartiere ad uso degli agricoltori e degli artigiani, che per le loro attività -oltre l'abitazione- necessitano di una serie di annessi difficilmente reperibili entro le mura.Alla destinazione agricolo-artigianale di quest'ultima si affianca quella della piccola industria, da relegarsi verso la via Cassia in prossimità della stazione ferroviaria di Porta Romana.

Il piano di riorganizzazione urbana offerto da Franceschelli e Cuccioli ed approvato dal Podestà nella seduta del 2 Marzo 1929[14], rimarrà solo una proposta. Richiedendo i professionisti nell'aprile dello stesso anno un riscontro ufficiale (avendo appreso tramite il *Giornale d'Italia* e *Il Messaggero*) dell'approvazione del *Piano Regolatore di massima per la Città di Viterbo*, vengono di contro informati della revoca della precedente determinazione podestarile[15]. La revoca delle delibera n.66, avvenuta dopo appena undici giorni[16], è con molta probabilità determinata dalla presentazione, nel febbraio del '29, del «*Progetto per la copertura dell'Urcionio dietro la chiesa di S.Giovanni*»[17], sottoposto al vaglio del Podestà dal titolare di un'impresa locale di costruzioni.

Il progetto, redatto sulla scia dell'intervento di risanamento che ha interessato la contrada S.Marco nei primi anni '20 e mirato a sciogliere le incertezze sull'occupazione della classe edile, si pone come argomento per la risoluzione di problemi connessi all'igiene del suolo e della viabilità urbana.

La proposta d'intervento, che prevede il coinvolgimento in fogna delle acque dell'Urcionio e la realizzazione di un vasto piazzale come conseguenza del ricarico operato nella regione valliva, sembra perfezionarsi dietro considerazioni legate ad un possibile collegamento con la vicina piazza comunale, attuabile grazie al sacrificio di alcuni immobili del rione Vallepiatta.

Questa soluzione, meno onerosa e di più facile attuazione, permetteva di escludere il Corso Vittorio Emanuele dal principale asse di attraversamento della città, e nello stesso tempo si prestava ad accogliere le nuove direttrici di traffico, prima fra tutte quella impostata sull'alveo dell'Urcionio come previsto dal Piano Franceschelli-Cuccioli.L'iniziativa intrapresa dal costruttore Romano Giusti, di realizzare un vasto piazzale quale fulcro della nuova viabilità, unita all'ipotesi dell'ingegner Franceschelli e dell'architetto Cuccioli, di utilizzare la valle dell'Urcionio per tracciare una nuova arteria, sono assimilate e riproposte dal Comune nel progetto di risanamento igienico-viabile dell'abitato di Viterbo.

Il 5 novembre del 1929, dietro l'espresso sollecito del Consiglio Sanitario[18], viene approvato il progetto generale di copertura del fosso Urcionio, con la previsione «(...) *di usufruire di detta area per la costruzione di una strada che dalla così detta «svolta»* (...) *conduca a Ponte Tremoli per poi proseguire per piazza del Plebiscito*»[19].

Entrambe le soluzioni, anche se successivamente integrate e perfezionate, entreranno a far parte nel 1936 del progetto di piano regolatore per la Città di Viterbo a firma dell'ingegnere capo del Comune Giuseppe Mainardi[20].

Note

[1] S.A., *Inaugurazione della ferrovia Roma-Viterbo*, Biblioteca degli Ardenti Viterbo (BAV), II-A-IV 141.

[2] Pizzini R., *Il piano regolatore di Viterbo e sue adiacenze*, Tipografia Camillo Tosoni, Viterbo, 1886.

[3] Municipio di Viterbo, *Piano generale edilizio, regolatore e di ampliamento, per la Città*, Stab. tip. Agnesotti G., Viterbo, 1913.

[4] Archivio di Stato di Viterbo, Inventario: Archivio Storico del Comune di Viterbo (ASV, Inv. ASCV), b.166, a. 1925, categ. 4 Sanità Igiene, f. *Terme Com.li - Domande di Concessione*, sf. *Progetto dell'ing. cav. Cristofori Torquato. "Progetto di massima per la utilizzazione delle acque minerali di Viterbo - 28.8.1919"*, relazione dattiloscritta.

[5] ASV, Inv. ASCV, b. 166, cit., p. 25.

[6] Maturi A., *Promemoria per la ricostruzione dell'antica provincia di Viterbo*, s.d., BAV, II-A-I-119.

[7] Cfr. Barbini B. Carosi A., *Viterbo e la Tuscia: dall'istituzione della Provincia al decentramento Regionale (1927-1970)*, Viterbo, 1988.

[8] ASV, Inv. ASCV, b.277, a.1929, categ. 6 Lavori Pubblici, Corrispondenza, 30 gennaio 1929.

[9] ASV, Inv. ASCV, b.277, cit., Relazione dattiloscritta, 22 gennaio 1929.

[10] Ivi, p. 2.

[11] Municipio di Viterbo, *Piano generale edilizio, regolatore e di ampliamento, per la Città*, op. cit.

[12] ASV, Inv. ASCV, b. 277, cit., p.6.

[13] Ivi, p.1.

[14] ASV, Inv. ASCV, b.277, cit., Delibera n. 66, 2 marzo 1929, *Piano Regolatore-Approvazione di massima*.

[15] ASV, Inv. ASCV, b.277, cit., Corrispondenza, 23 marzo 1929.

[16] ASV, Inv. ASCV, b.277, cit., Delibera n. 101, 13 marzo 1929, *Revoca della determinazione n. 66 del 2 marzo 1929 riguardante l'approvazione di massima del piano regolatore*.

[17] ASV, Inv. ASCV, b. 277, cit., f. *Progetto per la copertura dell'Urcionio dietro la chiesa di S.Giovanni*, Relazione dattiloscritta, 20 febbraio 1929.

[18] ASV, Inv. ASCV, b. 305, a.1930, categ. 7 Patrimonio Finanze, f. *Prestiti e Mutui*, Corrispondenza, 4 ottobre 1929.

[19] ASV, Inv. ASCV, b.305, cit., Relazione dattiloscritta, 5 novembre 1929

[20] Cfr. Comune di Viterbo, *Piano Regolatore della Città di Viterbo*, Tip. Agnesotti, Viterbo, 1936.

APPENDICE

DOCUMENTI

DOC.1

1° VIABILITÀ INTERNA ALLA CITTÀ

Non è il caso qui di addentrarsi nel fantastico labirinto del grandioso piano regolatore, che per la massima parte rimarrà come pio desiderio espresso in forma di progetto già approvato dal Comune di Viterbo. Questa Città è quale la espressione e le esigenze di altri tempi l'hanno creata: è e resterà una città medioevale, salvo qualche piccola parziale modifica e sventramento resi necessari dalle moderne esigenze della vita. Io debbo però qui riattaccarmi ad una minima parte di quel piano regolatore, che interessa in modo fondamentale la mia tesi di portare alla nuova città dei Bagni a far parte integrante della città di Viterbo. E, per esser pratici, la esecuzione dei lavori relativi dovrà essere assunta nel complesso di tutto il nuovo impianto: nelle trattative di reciproche concessioni col Municipio di Viterbo, si farà pesare giustamente la esecuzione di questa parte del piano regolatore. Consiste essa nella demolizione della fila di case fra i Vicoli della Rimessa e del Macel Gattesco, da Piazza Vittorio Emanuele alla Via di Valle Piatta; nella sistemazione fra questi termini, di una nuova strada larga circa m. 12.50 e lunga m. 85; nella costruzione di un cavalcavia sulla Via Valle Piatta e di raccordi colla medesima; nella apertura della continuazione della nuova strada attraverso l'edificio ex-monastico, già semidiruto, detto di S.Giovanni de Frati, di proprietà municipale; nella costruzione di un ponte-viadotto sull'infossatura del fosso Arcione, a valle, ma a quota notevolmente più elevata, del vecchio Ponte Tremoli; nella sistemazione di una piazza di sbocco sulla destra del fosso, a piè di un ben noto castello medioevale. Fin qui il pano regolatore, e poi si dovrà procedere alla costruzione di una nuova strada a mezza costa con muraglioni di sostegno, dove occorrenti, a valle, del piazzale preddetto, lungo l'edificio ex-monastico di S.Agostino, pure di proprietà municipale, attraverso alcuni orti, giardini e altri terreni di proprietà privata, fino all'antica Porta Bove, ora murata, con uno sviluppo complessivo di m. 500 circa. Non si incontrano notevoli difficoltà, non eccessive spese: sarà da studiare se non convenga estendere le espropriazioni alle aree laterali che sarebbero meravigliosamente adatte per costruzione di villini od abitazioni signorili, data la ridentissima ubicazione. La nuova arteria verrebbe in discesa fino al castello medioevale e, di qui, sempre in salita fino a porta Bove: tenendo più che possibile alto il piano di strada del nuovo ponte, si avranno pendenze non superiori al 4%.

2° PORTA BOVE

Trovasi sulla cinta delle antiche mura merlate della Città, che fu già una ragguardevole potente fortezza.

Verso l'esterno era munita di ponte levatoio e di un contro-muro di cinta (barbacane). Era questa portal'antico accesso in Città da una Importante strada (diverticulum), diramata dalla via Cassia, in località attualmente denominata Bussete. La nostra grande impresa non può, non deve ignorare questi cari e gloriosi ricordi storici; e l'antica porta sarà, col massimo rispetto all'arte ed alla storia, smurata, restaurata e rimessa in onore. Da ampi fornici laterali, aperti sotto le antiche mura merlate, renderanno possibile un'intenso transito: internamente ed esternamente alla porta, opportuni ampliamenti, in forma di piazzali, della strada interna e del viale esterno: l'alto torrione sulla porta, opportunamente rafforzato, potrà servire all'impianto di un serbatoio d'acqua potabile della Palanzana, da condursi dall'interno della città: serbatoio che dovrebbe avere l'ufficio di riserva e di rifornimento per la distribuzione esterna fino al Bullicame.

3° GRANDE VIALE ESTERNO ED AREE LATERALI

Coll'asse sul centro di Porta Bove, è da costruirsi tutto a nuovo un grande viale fino al luogo destinato alla Città dei Bagni. Ho scelto come punto d'arrivo dell'asse del grande viale quella specie di selletta (vedi pianta) che trovasi a circa 200 metri a sud della Caldaia del Bullicame, sulla attuale strada carrareccia proveniente da Viterbo (Porta Faul). Da scandagli fatti, la presenza della valle di Riello, a circa metà distanza fra punto di partenza e punto di arrivo, costringe a spezzare l'andamento planimetrico del viale in due rettifili, facenti fra loro un ampio angolo ottuso, e raccordati da curva di grande raggio, subito al di là della valle di Riello. Si avrà uno sviluppo di circa m.1000 sul primo rettifilo e di circa m.1200 sul secondo. La pendenza, fra quota 310 di Porta Bove e quota 290 di punto d'arrivo, sarà limitatissima non superiore mai al 2 o 3%. Il terreno d'impianto del nuovo viale è ottimo in tutto il percorso, meno che all'attraversamento della Valle di Riello, dove si dovrà fare un muraglione di sostegno a valle, oppure un ponte di non grande importanza.

Il viale dovrebbe essere completato in ogni sua parte, ed in particolar modo dotato di fognatura e di luce.Basta dare un occhiata alla pianta per rendersi poi conto che, come quasi necessaria conseguenza della costruzione del grande viale, gioverà prolungarsi con una strada di normale sezione fino al Km. 5 della strada provinciale Viterbo-Tuscania, attraversando l'attuale strada comunale di accesso al vecchio stabilimento.

Si tratta in complesso di circa un chilometro e mezzo di nuova strada, che servirebbe a dare un accesso più diretto alla nuova città dei Bagni ed a Viterbo dalla parte di Tuscania. Di tal prolungamento di strada però ho compreso nei nostri lavori solo il primo tratto di circa mezzo chilometro, come indispensabile diretta comunicazione fra il nuovo ed il vecchio stabilimento: comunicazione che, sull'attuale percorso in sede comunale, dovrebbe essere migliorata ed alberata. Il nuovo grande viale, che si svolge tutto in aperta collina, in posizione ridentissima, intorno ai m. 300 sul livello del mare, deve formare una delle attrazioni della grande impresa. Più che una strada di accesso dovrà essere un'attraente passeggiata; ed io l'ho imaginato con sezione di m. 50, così divisa: m.12 alla carreggiata centrale, nella quale sarà impiantato il doppio binario della tramvia; due allee laterali di m.7.50 ciascuna, e ciascuna fiancheggiata da due file d'alberi, con ajuole fiorite e sedili di riposo; appresso, d'ambo le parti, due piani per carrozze larghi ciascuno m.7.50; e finalmente ai limiti estremi, due marciapiedi di m.4 di larghezza, con una fila d'alberi per ciascuno verso il centro.Ed è necessario contemporaneamente mettere in vita ed in valore le aree laterali, che in base alla legge si possono e conviene espropriare, insieme all'area del viale. In questo mio progetto ho compreso solo la espropriazione di queste aree laterali per una profondità di m. 75 da ambo le parti del viale; ma non deve sfuggire la opportunità di iniziare la messa in valore delle medesime colla costruzione di qualche villino, di qualche albero; ed, in vicinanza della città, di qualche teatro o altro luogo di divertimento o di attrazione. Dalla conoscenza che ho della facile ubicazione ed esposizione, dalla fiducia piena nella trionfale riuscita della complessa impresa, con tutta certezza preconizzo a queste aree laterali un grande avvenire. Il grande viale diverrà presto un magnifico sobborgo di lusso della città, fiancheggiato da ricchi edifici per abitazione, per alberghi, per locali di divertimento, per palazzi, per ville.Ed aggiungo, e non mi si accusi di previsioni esagerate, che il grande viale diventerà la linea di partenza per un piano di ampliamento della Città: ampliamento del quale si comincia già a sentire il bisogno, e che diventerà impellente ed indispensabile col fortunato sviluppo della nostra grande Impresa. Il terreno pianeggiante appunto che si estende, dal piede delle antiche mura, fra il nuovo grande viale e la strada provinciale Viterbo-Montefiascone, si presta meravigliosamente per l'impianto di un quartiere di case popolari. La Città sposterà il suo attuale centro di gravità, e si porterà ad abbracciare le nuove terme, che costituiscono la base del suo radioso avvenire.

DOC.2

FEDERAZIONE FASCISTA DI VITERBO

Viterbo 30 Gennaio 1929 = Anno VII

Ill.mo Signor PODESTÀ di VITERBO

I Sigg. Ing. Vincenzo FRANCESCHELLI ed Arch. Augusto CUCCIOLI mi hanno consegnato un progetto di piano regolatore per la Città di Viterbo, dicendomi che era stata la S.V.I. e S.E. il Prefetto ad indirizzarli a me.Credo doveroso, prima di pronunciare qualunque apprezzamento sull'opera dei predetti Signori, di pregare la S.V. di sottoporre il progetto in parola all'esame della Commissione Edilizia Comunale, o di quel consenso competente che la S.V.I. crederà più opportuno.Con i sensi della maggiore stima La ossequio.

IL SEGRETARIO FEDERALE
(F. Ascenzi)

DOC.3

ILLUSTRISSIMO SIGNOR PODESTÀ DI VITERBO

Nel proporci lo studio ed il tracciamento di un *Piano regolatore e di risanamento* per la città di Viterbo, che ci onoriamo di sottoporre all'esame della S.V.Ill. ma, ci furono da guida e di sprone l'attuale stato della città ed i nuovi compiti che il volere del *Duce* ha affidato a Viterbo, facendola assurgere a Capoluogo di una nuova e vasta provincia.

Lo stato della città, che risente della inerzia del passato e del suo disordinato sviluppo; le manchevolezze che nello svolgersi della vita cittadina già da tempo si manifestavano, e rimasero insolute, oggi per evidenti ragioni vengono a creare uno stato di disagio nel traffico e nell'edilizia che maggiormente si acuirà col tempo.Tali considerazioni generali impongono nel modo più assoluto DI PROVVEDERE A COORDINARE SECONDO UN CRITERIO UNICO LE VARIE QUESTIONI E LE VARIE ESIGENZE DI ABITAZIONE, VIABILITÀ CITTADINA, DI ECONOMIA E DI ESTETICA. Svolgere detto programma, evidentemente necessario alla città ed al suo sviluppo, onde adeguarla ai nuovi compiti, è stato lo scopo che ci siamo prefissi. Pari alla necessità è l'urgenza di risolvere tale problema, maggiore forse di qualunque altro, sebbene il pubblico non lo avverta a sufficienza.Con piano organico, avviato in una precisa direzione; con il coordinamento di tutti i mezzi, con risoluzioni virili, senza pregiudizi o timori, Viterbo potrà essere conservata nel suo nobile carattere antico, avviata ad un nuovo sviluppo che nell'avvenire prossimo le dia ancora ampiezza e dignità.Alla preparazione ed all'avviamento di questo nuovo sviluppo, pel risanamento delle abitazioni in rapporto ad ogni classe di cittadini ed alle moderne esigenze igieniche, e inoltre al riassetto della viabilità, è condizione essenziale la redazione di uno studiato PIANO REGOLATORE, ispirato a quei criteri specialissimi che a Viterbo si riconnettono; e la compilazione di un rigido REGOLAMENTO EDILIZIO che disciplini e coordini le future attività.Da esso deve partire un'era nuova in cui abbia termine ogni disorganico sviluppo che ne pregiudichi l'avvenire o lo ritardi. Portato nelle mani del Comune l'indirizzo delle attività edilizie, fissato per i vari quartieri il tipo di costruzione, ordinato e sviluppata razionalmente la viabilità, stabilito il cordinamento dei vari impianti e dei vari sevizi, l'incremento della Città dovrà determinarsi secondo un programma che dovrà essere rispettato non solo dalle attività dei privati, ma anche dalle iniziative di Enti Pubblici.I problemi di Viterbo si possono dividere in due categorie: problemi di necessità e problemi di decoro.Non si possono affrontare questi ultimi se non sono risoluti i primi che si racchiudono nel binomio: CASE E VIABILITÀ. I problemi di decoro sono di altra specie; bisogna liberare dalle deturpazioni tutto quanto attesti la grandezza della Viterbo Medioevale, con chiaro discernimento, senza voler creare dei cimeli storici ove non esistono, e quanto più opporsi alla completa ricostruzione ex novo di quanto un giorno esisteva e che oggi è totalmente o quasi scomparso. Accanto alla Viterbo storica deve sorgere la Viterbo dell'ERA FASCISTA, anch'essa improntata ad un senso d'arte. Dapprima dunque i problemi di necessità, poi quelli del decoro. Questo il concetto che è stato da noi seguito nell'affrontare i problemi contingenti, avvisando i mezzi per dare un deflusso razionale interno e periferico alle comunicazioni; in una seconda fase, che ci auguriamo ci sia serbata, il nostro studio si rivolgerà, avviandolo con unità

di direttive al completamento generale del Piano. Per la città di Viterbo non è consigliabile considerare un Piano Regolatore di solo ampliamento come fine a se stesso, trascurando ogni modifica del vecchio centro con la creazione di un nuovo esterno. Le ragioni che conducono a tali considerazioni sono di per sé stesse evidenti in primo luogo perché l'abitato attuale non presenta caratteri tali da escludere sotto ogni punto di vista, qualsiasi opera di miglioramento; in secondo luogo perché le condizioni igieniche sono tali da richiedere un rapido e radicale intervento; infine perché per quanto ottimisti si possa essere, lo sviluppo demografico di Viterbo, non potrà consentire la creazione di nuovi vasti quartieri verso i quali si possa spostare il centro di vita cittadina.Occorrerà quindi fermarsi su di un piano intermedio, che contemplando prima quelle opere che tendono a migliorare la viabilità nell'interno dell'abitato, congiunga questo con le zone ove attualmente si orientano le nuove costruzioni.Resta ad esaminare, per raggiungere questo scopo, se si debba scegliere lo sventramento, o il diradamento dell'abitato. Appare palese, che, data la densità delle costruzioni, e la limitata estensione degli isolati formati dalle attuali vie, il tracciamento di nuove arterie, e l'ampliamento di alcune esistenti viene ad essere di per sé un'opera di sventramento.D'altronde, volendo prendere in esame il metodo del diradamento dell'abitato, ne risulterebbe che abbattendo quà e là costruzioni di minore importanza, si verrebbe è vero, a dare maggior respiro agli edifici che rimarrebbero, ma la viabilità non ne risentirebbe alcun vantaggio, ed uno dei maggiori inconvenienti che da tempo si lamenta nella Città, non verrebbe eliminato. Tale metodo potrà solo applicarsi in quelle zone ove lo spiccato carattere artistico, e la presenza di edifici di valore storico, rendano impossibile un qualsiasi tentativo di radicale mutamento, senza venire a togliere a queste zone le loro più pregevoli caratteristiche. Riassumendo le direttive che a nostro parere dovrebbero formare la base per lo studio del Piano Regolatore di Viterbo, dovrebbero essere:

1°) Tracciare una nuova arteria, che sostituendo l'attuale costituita dai tronchi: Via Garibaldi, Via Cavour, Via Indipendenza, Corso Vittorio Emanuele, Via Principessa Margherita, congiunga Porta Romana e Porta Fiorentina, con un andamento il più possibile rettilineo ed a pendenze lievi ed uniformi.

2°) Tracciare anche nei quartieri periferici un'arteria sufficientemente ampia che serva a congiungerli col centro, e a disimpegnare il traffico verso l'esterno.

3°) Completare la rete stradale con una serie di arterie minori, di conveniente larghezza, che siano di ausilio al traffico delle arterie principali.

4°) Sistemare i torrenti scoperti che attraversano la Città.

5°) Creazione nell'interno di zone a giardino e piazze di aerazione.

* * *

Allo scopo di meglio esporre il Piano studiato divideremo la Città in tre zone:

1°) ZONA:compresa fra Porta Romana, Via Garibaldi, Piazza del Plebiscito, Via Indipendenza, Corso Vittorio Emanuele, Piazza Giuseppe Verdi, e Viale di Circumvallazione per Porta della Verità sino a Porta Romana.

2°) ZONA:compresa fra Piazza Giuseppe Verdi, Corso Vittorio Emanuele, Piazza del Plebiscito, alveo del torrente Urcionio fino a Porta Faul, Viale di Circumvallazione per Porta Fiorentina, Porta della Vittoria sino a Piazza G. Verdi.

3°) ZONA:compresa fra il Viale di Circumvallazione da Porta Romana per Porta S.Pietro, Porta del Carmine, fino a Porta Faul, corso del torrente Urcionio, Piazza del Plebiscito, Via Cavour, Via Garibaldi Porta Romana.

La prima zona è della massima importanza, poichè le strade che attualmente l'attraversano servono a disimpegnare il traffico fra i centri ferroviari facenti capo a Porta Romana e Porta Fiorentina, e da questi verso i vari Quartieri.Tale zona che costituisce il centro di vita cittadina, raccoglie in se gli edifici pubblici, locali di divertimento, alberghi, etc.; e data l'angustia, la tortuosità e le forti pendenze delle vie, il traffico, sia dei veicoli che dei pedoni, si svolge in esse in modo troppo disagevole.Gli edifici che costituiscono l'agglomerato presentano, tranne qualche rara eccezzione, un aspetto estetico misero; in massima parte sono riattamenti in vario senso di antichi edifici, ed è perciò che mal si prestano alle comodità ed alle esigenze igieniche moderne; gran parte di essi costituisce l'abitazione del ceto meno abbiente, che riunisce alla dimora altri annessi, come magazzini, stalle, fienili, laboratori, etc.; il che peggiora le condizioni sanitarie e l'estetica della Città. A rendere ancor più evidente tale deplorevole stato contribuisce il frapporsi di costruzioni civili e di qualche valore artistico alle abitazioni anzidette. Pel riordinamento di questa zona si è progettata la creazione di un'arteria (A) di 15 m. di sede, che, partendo da Piazza Fontana Grande, sboccherebbe in un'ampia piazza da situarsi nell'area occupata dal Monastero del Buon Pastore, e da qui, proseguendo verso nord, raggiungerebbe il nuovo fornice aperto nelle mura in prossimità della Piazza G.Verdi. Il collegamento con la Stazione di Porta Fiorentina risulta agevole e diretto mediante un breve tratto del Viale di Circumvallazione. Questa arteria risulta della lunghezza di circa 750 m., è in massima parte pianeggiante, e la pendenza di qualche breve tratto non supera il 4%. Il suo tracciato, lievemente curvilineo, adagiandosi su sedi stradali già esistenti, ne aumenta la larghezza e ne rettifica il corso, demolendo stabili di scarso valore commerciale.Altro problema della massima importanza era quello di congiungere Porta Romana con il centro della Città, ove attualmente si perviene mediante le vie Garibaldi e Cavour, ambedue a fortissima pendenza, e quindi inadatte al traffico. La soluzione più opportuna ci è sembrata la creazione di un tronco (B) con caratteristiche identiche al precedente (A), che iniziandosi dalla Piazza S.Sisto, attraversando l'ex Monastero della Pace, si ricongiunge alla nuova Piazza e da questa con breve tratto, mediante l'allargamento di Via S.Maria Egiziaca, fa capo a Piazza Vittorio Emanuele.Con tale arteria, che avrebbe la lunghezza complessiva di m.550 circa, e pendenze fra il 4% ed il 5%, allacciata, mediante la Piazza al secondo tronco del precedente(A), si otterrebbe il collegamento interno, diretto fra le due Stazioni. Questo tronco, svolgendosi per la massima parte in terreni interni non costruiti e su proprietà Comunali, contribuendo al risanamento della zona, valorizzerebbe ancor più del precedente i fabbricati che verrebbero a fiancheggiarlo. Ulteriori brevi tratti di raccordo fra le esistenti Vie di traffico e le nuove arterie sono stati progettati, in massima parte con l'ampliamento degli attuali angusti vicoli. Inoltre per avere una congiungente fra la via Principessa Margherita ed il secondo tronco (A), si è tracciata una breve deviazione di questo sino allo sbocco del Corso Vittorio Emanuele in Piazza G.Verdi; tale breve tronco, date le condizioni del terreno, avrebbe la pendenza dell'8%. Come più sopra si è detto, ci è sembrato opportuno creare all'incrocio delle arterie (A) (B) un Piazza di forma circolare di 5000 mq. di superficie, che, oltre ad agevolare lo smistamento del traffico nelle varie direzioni, verrebbe a fornire sede degna agli edifici pubblici, indispensabili alle nuove importanti funzioni della Città.

La 2ª zona, divisa in due parti dalla valle in cui scorre il torrente Urcionio, non ha di per se stessa eccessive esigenze di traffico, sia perché gran parte di essa è attualmente utilizzata a scopo agricolo, sia perché le parti costruite sono adibite unicamente ad abitazione. La rete stradale risente delle condizioni collinose del terreno su cui si adagia, ed è costituita da vie ripidissime ed anguste. Tale zona può essere razionalmente sistemata con risanamento dell'abitato e della valle sottostante, e destinando il declivio di S.Giovanni Decollato, dietro il convento della Trinità, a quartiere di ampliamento interno con costruzioni a villini.A tale scopo abbiamo tracciato, adattandoci alle condizioni altimetriche, una rete stradale che, oltre a suddividere il terreno in lotti, con andamento serpeggiante si ricongiunge alla parte bassa alla Porta Faul. L'arteria principale, dell'ampiezza di 12 m., verrebbe congiunta alla Porta della Vittoria attraversando e risanando l'agglomerato.Il tracciato di questa, proseguendo Via della Vittoria, con imbocco su Via della Cava, comprende l'allargamento di Via della Pettinara, del Vicolo Orioli e dell'ultima parte del Vicolo della Morretta; sbocca su Via Cairoli, e, proseguendo rettilinea con l'ampliamento del Vicolo Lucchi, si riallaccerebbe alla rete del nuovo quartiere.L'andamento del terreno non permette di ottenere un tracciato a minime pendenze senza modificare radicalmente la rete stradale adiacente alla nuova via; per tale ragione il profilo da noi previsto avrebbe nel tratto più sfavorevole il 7%, che risulta tuttavia assai inferiore alle attuali pendenze.A rendere ancora più agevole lo svolgersi del traffico in rapporto al nuovo quartiere di ampliamento, abbiamo progettato una strada, in prolungamento di Via Emilio Bianchi, che annodandosi all'ultimo tratto di Via S.Giovanni Decollato, convenientemente ampliata, faciliterà le comunicazioni fra la parte bassa del quartiere ed il centro.Altro problema che interessa oltre la zona, l'intera città, è la copertura del torrente Urcionio, che serve di collettore alla maggior parte della rete di fognatura, fino a fuori le mura urbiche, venendo a compiere con ciò un'indispensabile opera di risanamento.A completare il riassetto e l'utilizzazione della parte di valle che traversa l'abitato, non ritenendosi nè utile nè economico il rinterro fino alla quota del Ponte Tremoli, abbiamo progettato la sistemazione di tale area a giardino in modo che con un'opera di riempimento sufficiente, possa essere tracciata un'arteria che, partendo da Piazza G.Verdi, passando sotto l'arco del Ponte, si ricongiunga all'esistente Via di Porta Faul. Data l'assenza di vincoli, detta strada potrà raggiungere il più agevole andamento. Con tale sistemazione si viene a risanare la parte più malsana dalla Città, ove non sarebbe possibile far sorgere costruzioni di alcun genere, sia per l'angustia del luogo, sia per le difficoltà pratico economiche che si dovrebbero vincere; inoltre, prolungando il quartiere di ampliamento interno anche nella seconda parte della vallata, ove questa risulta più ampia, si verrebbe a creare proprio nella parte più bassa della città una ridente oasi di verde.

La 3ª zona comprende il quartiere medioevale di S.Pellegrino ed il quartiere di Pianoscarano.Per il quartiere di S.Pellegrino, dato il suo spiccato carattere storico artistico, riteniamo non si debbano apportare mutamenti radicali, ma solo con opportuno e ponderato studio, procedere alla demolizioni di quegli edifici che con la loro presenza possono celare o deturpare il ricco patrimonio artistico; restaurare e porre in evidenza quanto vi è di pregevole, ed armonizzare le eventuali nuove costruzioni allo stile, in modo che il quartiere risulti in un tutto armonico e caratteristico. Tale quartiere è diviso da quello di Pianoscarano da una valle, in fondo alla quale scorre il torrente di S. Pellegrino, che attualmente viene sfruttato a scopo irriguo per i terreni che entro la cinta delle mura sono ancora coltivati.

Il quartiere di Pianoscarano forma propriamente il quartiere degli agricoltori, e ciò in rapporto all'ampia zona coltivata appena fuori le mura; per ragioni inerenti all'industria stessa è necessario che tale zona abbia comoda comunicazione con l'esterno, col centro e con le Stazioni.A tale scopo abbiamo progettato un'arteria (F-G), ampia 15 m. la quale, partendo da Piazza Fontana Grande, per via delle Fabbriche, percorrendo un tratto di Via S.Pietro, raggiunge la Porta S.Pietro, e da questa, costeggiando le mura urbiche, passando per il largo degli Scetolatori, perviene a Porta del Carmine e si snoda all'esterno. Una seconda arteria (H) in continuazione di Via S.Lorenzo, per Piazza S. Bernardino, traversando la valle con un nuovo ponte da sostituirsi all'attuale ponte Paradosso, si riannoda alla precedente arteria.Pel tronco (F-G) si otterrà un andamento a lievi pendenze; meno agevole risulterà il tracciato (H), e per ottenere le minime pendenze possibili, volendo seguire, ampliandole e correggendole, alcune delle strade esistenti, occorrerà costruire il nuovo ponte di attraversamento della valle aquota più alta. Un'opera che inevitabilmente dovrà essere attuata, poichè richiesta dalle leggi d'igiene, è la copertura del torrente di S. Pellegrino, che viene attualmente sfruttato, oltre che per irrigazione, anche come collettore delle fogne della zona attraversata; potranno destinarsi inoltre a zone di verde le parti più scoscese, inadatte ad essere costruite.

AMPLIAMENTO FUORI LE MURA

A disciplinare le private iniziative, allo scopo di coordinare i tipi di costruzioni da eseguirsi, e perchè la disordinata attività edilizia non debba creare gravi oneri al Comune per dotare le più disparate zone dei servizi indispensabili: acqua, fognatura, illuminazione etc., abbiamo ritenuto opportuno considerare in linea di massima anche l'ampliamento fuori le mura.Già esiste ed è in at-

tuazione la rete di ampliamento pel quartiere fra i Cappuccini ed il Viale Trento e Trieste; ove sono sorte costruzioni a tipo economico, sia semintensivo che a villini, dando così la caratteristica al quartiere stesso. Così in fregio al Viale Trento e Trieste è già da tempo attuata la costruzione a tipo signorile.Altra zona da noi ritenuta favorevole all'ampliamento è quella compresa fra la Porta S.Pietro e la Porta Faul, per Porta del Carmine. Detta zona che per il suo andamento pianeggiante si presta più di ogni altra allo svolgimento di una rete stradale, dovrebbe essere destinata alla costruzione di un quartiere per abitazione degli artigiani e degli agricoltori; ciò in quanto le caratteristiche delle costruzioni a dette classi necessarie, richiedono oltre alla dimora altri annessi, come: magazzini, rimesse, cantine, depositi, laboratori etc. che non troverebbero opportuna sede nell'interno della Città.Di questa zona potrebbe essere riservata agli edifici industriali la parte limitrofa alla Stazione di Porta Romana, per evidenti ragioni.Con la riorganizzazione della viabilità interna e col risanamento della valle, risulterà valorizzata la zona non ancora costruita nella Città, che come più sopra si è accennato potrà essere destinata a villini, e costituire uno sfondo armonico ed elegante.Con la presente esposizione, confidiamo aver raggiunto lo scopo di risolvere in linea di massima e nel miglior modo possibile, il riassetto della viabilità cittadina, tracciando delle arterie nell'interno dell'abitato, le quali, con la loro successione, congiungono con ampia e comoda sede i punti periferici della Città e questi col centro.Con le costruzioni in fregio alle nuove strade, Viterbo potrà avere una dotazione di edifici costruiti con criteri moderni, ed adeguando nel tempo mediante un opportuno Regolamento Edilizio le vecchie costruzioni esistenti alle più sane norme d'igiene e di estetica, verrà completato il piano organico di riassetto e di sviluppo della Città.Qualora la S.V.Ill.ma ritenesse meritevoli di approvazione i criteri che hanno informato nelle sue linee generali lo studio del Piano Regolatore della Città, giudicandolo in massima degno di accoglimento, si renderebbe necessario integrarlo e completarlo in rapporto alle disposizioni legislative in materia, e in tutti i suoi particolari d'attuazione sia nell'aspetto formale che sostanziale.E poiché il Piano Regolatore, di risanamento e di ampliamento, porterà seco la sistemazione della rete di fognature e di quella stradale, sarà anche necessario provvedere all'approntamento dei relativi progetti.La esecuzione di opere così complesse non potrà certo avvenire se non a gruppi ed a periodi predeterminati, secondo una sistematica razionale e sicura; e sebbene i poderosi mezzi finanziari per affrontare la spesa, trovino nelle provvidenze legislative fonti adeguate allo scopo, tuttavia anche tale problema dovrà essere risolto in modo che la economia del Bilancio Comunale non abbia a risentirne, e non ne siano compromessi la solidità e l'equilibrio.

Nel fervore di rinnovamento che anima le nostre maggiori Città, e che le minori seguono con mirabile slancio, Viterbo non potrà rimanere seconda ad alcuna; la sua storia, la sua grandezza passata, la coscienza del suo valore, lo spirito della nuova era che pervade, agita, e indirizza la vita collettiva, tutto sospinge e muove verso la meta segnata dall'imperativo categorico del Regime: «vivere ed agire bisogna, ma con l'esempio, la virtù e la forza antica, nel nome e con i segni di Roma».

Col massimo ossequio:

Prof. Arch. Augusto Cuccioli
Ing. Franceschelli Vincenzo
Assistente di Scienza delle Costruzioni alla R.^ Scuola Ingegneri di Roma

ROMA-22/1/1929/VII°

DOC.4

PROVINCIA DI VITERBO
MUNICIPIO DI VITERBO

Estratto dal Registro delle deliberazioni del Podestà

L'anno 1929 anno VII addì 2 del mese di marzo il Podestà, assistito dal Segretario del Comune nelle forme di legge, ha adottato la seguente deliberazione:

N° 66

Piano regolatore = Approvazione di massima.

Visto il progetto di massima presentato spontaneamente dai sigg. Ing. Vincenzo Franceschelli, Assistente di scienza delle costruzioni alla R^ Scuola Ingegneri di Roma, Prof. Arch. Augusto Cuccioli e Domenico D'Alberti per il Piano regolatore di risanamento ed ampliamento della Città di Viterbo;

Considerato che i criteri che informano il progetto medesimo sembrano ispirati alle necessità igieniche locali ed alla difesa, conservazione e miglioramento del patrimonio storico artistico della Città;

Ritenuto che lo studio, con la ripartizione della Città in zone, adotta per ciascuna lo speciale tipo di costruzione in modo che l'indirizzo dell'attività edilizia ne risulta armonico ed ordinato, sviluppando razionalmente la viabilità e il coordinamento dei vari servizi pubblici;

Considerato che il piano regolatore di massima di cui sopra si concreta nelle seguenti direttive:

1°) Tracciare una nuova arteria, che (sostituendo l'attuale costituita dai tronchi: Via Garibaldi, Via Cavour, Via Indipendenza, Corso Vittorio Emanuele e Via Principessa Margherita) congiunga Porta Romana e Porta Fiorentina con andamento il più possibile rettilineo ed a pendenze lievi ed uniformi;

2°) Tracciare, anche nei quartieri periferici, un'arteria sufficientemente ampia che serva a congiungerli col centro ed a disimpegnare il traffico verso l'esterno;

3°) Completare la rete stradale con una serie di arterie minori di conveniente larghezza che siano d'ausilio al traffico delle arterie principali;

4°) Sistemare i torrenti scoperti che attraversano la Città;

5°) Creazione nell'interno di zone a giardino e piazze di aereazione.

Ritenuto però che, per poter dare un giudizio concreto ed eventualmente approvare il piano regolatore di cui trattasi sia necessario completarlo in tutti i suoi particolari di esecuzione integrandolo altresì con gli studi e progetti di sistemazione della rete di fognatura e di quella stradale;

Ritenuto ancora che la esecuzione del piano regolatore nella sua totalità non può essere affrontato se non con la presentazione del piano economico-finanziario relativo, senza che ne siano compromessi la solidità e l'equilibrio di bilancio comunale e l'economia cittadina;

Attesochè, pur giudicandosi in massima parte meritevole di accoglimento il progetto in esame occorre riserbare al Comune libertà di decisione ed azione, in merito alla definitiva accettazione del progetto;

Considerato che oltre ai mezzi finanziari messi a disposizione dalle vigenti leggi in materia, non potranno mancare quelle provvidenze che il Governo Nazionale ha concesse ad altre Città;

Ritenuto che i nuovi compiti affidati dal Regime alla Città di Viterbo elevata a Capoluogo di Provincia e la sua grandezza storica impongono che un elevato spirito di rinnovamento informi gli atti della vita collettiva e dell'Amministratore che presiede alla direzione della pubblica cosa;

IL PODESTA' determina

1°) Approvare in massima il piano regolatore presentato come in narrativa;

2°) Autorizzare, senza alcun impegno da parte del Comune i progettisti allo studio ed alla preparazione del progetto esecutivo del piano regolatore medesimo e dei progetti inerenti alla rete di fognatura e stradale, nonchè del piano economico-finanziario per l'esecuzione degli indicati progetti;

3°) Riservare ad altro provvedimento la decisione definitiva in merito all'accettazione o meno dei progetti, sia presi nel loro insieme, sia presi singolarmente;

4°) Riservarsi di provvedere al pagamento dei progetti definitivi (escluso alcun compenso pel progetto di massima presentato dai progettisti spontaneamente) solo nel caso che il Comune (dopo che essi progetti siano stati deliberati ed approvati dalle competenti Autorità tecniche e di tutela) li metta in esecuzione.

IL PODESTA' f° Maturi
IL SEGRETARIO f° Caporali

Pubblicata all'Albo Pretorio del Comune nel giorno di mercato 9 marzo 1929 = senza reclami

IL SEGRETARIO f° Caporali

Regia prefettura Viterbo

N° 3749 Div: 4^

Viterbo li 20 Marzo 1929 Visto si approva

IL PREFETTO

DOC.5

STUDIO TECNICO ING. V. FRANCESCHELLI - PROF. ARCH. A. CUCCIOLI
ROMA - Via Mentana, 2 - Tel. 31-683

Roma - 23/4/1929/VII.

Ill/mo Signor Podestà della Città di Viterbo:

Avendo letto sul Giornale d'Italia e sul Messaggero del 13/c.m. nell'elenco delle deliberazioni prese dalla S.V. nella prima quindicina del mese u.s. la deliberazione che approvava in linea di massima il Progetto di Piano Regolatore per la città di Viterbo, da noi presentato in data 22/1/1929/VII.; non avendo sino ad oggi avuta alcuna comunicazione in merito, siamo a pregare la S.V.Ill/ma di volerci cortesemente fornire notizie in proposito.

Col massimo ossequio:

f° Prof. Arch. Augusto Cuccioli Ing. Franceschelli Domenico D'Alberti

Studio Tecnico Ing. V. Franceschelli Prof. Arch. A. Cuccioli presso il Sig. Domenico D'Alberti *Città*

In risposta alla nota 23.4.1929 si comunica che la deliberazione n. 66 del 2.3.1929 relativa all'approvazione di massima del progetto di piano regolatore della Città di Viterbo presentato da codesto Spett. Studio è stata revocata con successiva deliberazione n. 101 del 13 marzo 1929.

Ossequi

Il Podestà A. Maturi

DOC.6

PROVINCIA DI VITERBO
MUNICIPIO DI VITERBO

Estratto dal registro delle deliberazioni del R. podestà

L'anno 1929 anno VII addì 13 del mese di marzo il Podestà assistito dal Segretario del Comune nelle forme di legge, ha adottato la seguente deliberazione:

N° 101

Revoca della determinazione n°66 del 2 marzo 1929 riguardante l'approvazione di massima del piano regolatore.

Vista la deliberazione n°66 del 2 marzo 1929 relativa all'approvazione di massima del piano regolatore della Città;

IL PODESTÀ DETERMINA

di revocare la deliberazione suddetta.

IL PODESTA' f° Maturi
IL SEGRETARIO f° Caporali

Pubblicata all'Albo Pretorio del Comune nel giorno di mercato 16 marzo 1929 = senza reclami.

IL SEGRETARIO f° Caporali

N°.4743 Div. IV^

Visto

IL PREFETTO

DOC.7

Ill.mo Signor PODESTÀ

Il sottoscritto si onora presentare al benevole esame della S.V. Ill.ma l'unito progetto di copertura dell'Urcionio nel tratto sottostante la chiesa di S.Giovanni.

Trattasi di una lunga volta in muratura impostata su piedritto pure in muratura, in modo da avere una luce all'imposta di m. 4.50 ed un'altezza di m. 4.75 dal cervello della volta al fondo del fosso.

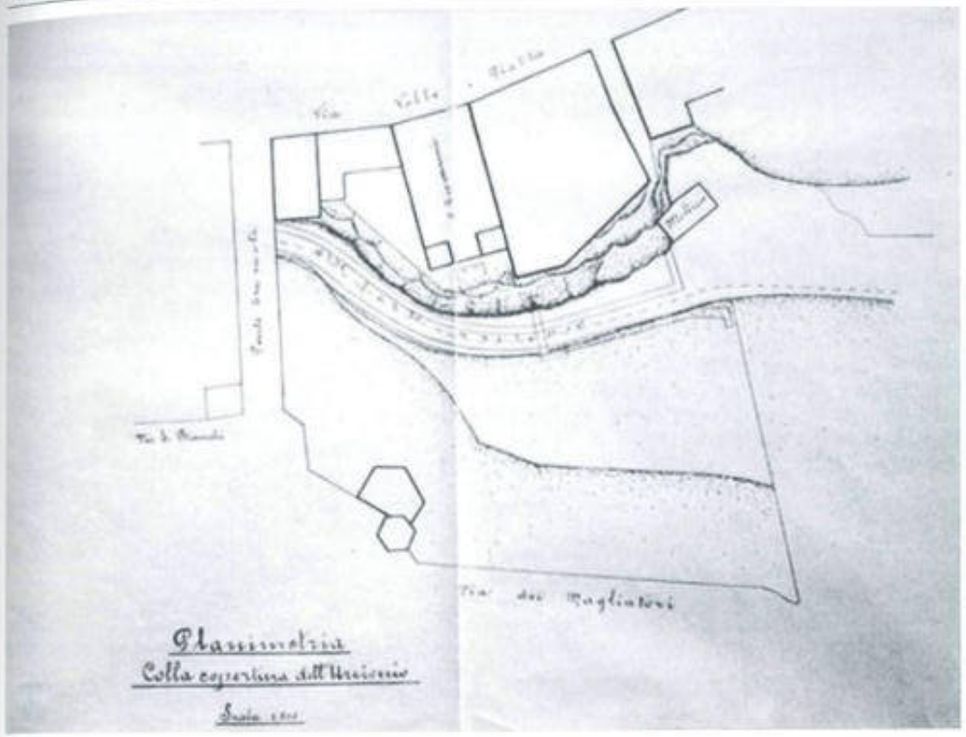
Correrà lungo un lato una banchina, con lastre di peperino, sopraelevata sulla portata normale in modo da permettere la continua sorveglianza.

I piedritti, per l'altezza di m. 1.50, avranno un rivestimento di conci di peperino lavorati di picconcello nella faccia vista per la protezione della erosione delle acque.

Le particolari dimensioni risultano dai tipi allegati; esse

sono state calcolate colla necessaria esuberanza in modo da rispondere pienamente ad ogni possibile eventualità.
Sono ovvie le ragioni che rendono opportuno l'opera proposta: di carattere statico, igienico e di sistemazione edilizia.
È inutile soffermarsi sulla necessità del consolidamento della zona tanto sono evidenti i segni del cedimento dell'insieme e così pur sui fini igienici che verrebbero a raggiungersi con naturale bonifica dell'ambiente.
È opportuno illustrare i vantaggi urbanistici che dall'esecuzione verrebbero a ricavarsi:
Mediante il facile ed opportuno riempimento coi materiali di rifiuto (manca oggi uno scarico pubblico) si verrebbe ad ottenere presto una vasta piazza nel cuore della città con sbocchi in tutte le direzioni, nella quale piazza potrà effettuarsi il pubblico mercato.
Inoltre la piazza stessa diverrebbe centro per nuove arterie cittadine il cui bisogno si rende sempre più sensibile.
Si è indicato nel tipo l'imbocco per una nuova Via di accesso per Piazza del Plebiscito, Via che sorpassando con breve cavalcavia la strada di Valle Piatta, attraverserebbe il giardino comunale dietro chiesa della Salute e immetterebbe alla piazza in parola nell'attuale imbocco di Via della Pescheria, imbocco che a suo tempo si verrebbe agevolmente ad allargare con trasformazione del corpo di fabbrica soprastante (camera degli inservienti comunali).
L'importanza di tale nuova Via deriva dalla costruzione di altra nuova arteria, anch'essa oggi impellente, la quale potrebbe ottenersi o con allargamento di Via Emilio Bianchi (Progetto Caterina) o con la copertura dell'altro tratto dell'Urcionio ottenendosi così nel primo caso il nuovo imbocco alle Colonnette e quindi a Porta Murata e nel secondo caso il nuovo imbocco alla Svolta e quindi alla Via 28 Ottobre.
Con queste due arterie, le quali farebbero capo alla nuova Piazza, verrebbe ad allontanarsi gran parte del traffico attuale del Corso Vittorio Emanuele.
L'opera quindi che si propone sarebbe il primo passo per la risoluzione di tale problema cittadino.
Il sottoscritto inoltre presenta alla S.V. Ill.ma alcuni disegni per la sistemazione delle adiacenze della Chiesa S.Giovanni.
È evidente che dalla demolizione dell'attiguo e diruto convento annesso e dalla necessità di mantenere la chiesa e l'esile campanile deriva opportuna l'idea di rifinire il gruppo edilizio formante prospetto sulla nuova Piazza.
L'idea più acconcia è stata quella di un porticato di carattere locale il quale verrebbe ad incorniciare i due lati.
Con detta costruzione si avrebbe nella parte superiore dei comodi ambienti da adibirsi, insieme con la Chiesa, a Uffici, sala riunioni ecc.
Inoltre si verrebbero a costituire degli appoggi laterali al campanile il quale altrimenti rimarrebbe eccessivamente isolato e staticamente indebolito.
La spesa necessaria per la copertura dell'Urcionio, come al progetto, per i muri finali di ala e per il muro di chiusura della luce del ponte Tremoli ascende a £. 260.000.
Per il finanziamento dell'opera suddetta si sono fattii passi opportuni sia presso la Cassa di Risparmio che presso la locale Agenzia del Monte dei Paschi di Siena. Mentre col Primo Istituto il tasso d'interesse richiesto è di £. 8.50%, col secondo si avrebbe la possibilità, intesa la Sede Centrale, di scendere al 7%.
In quest'ultimo caso l'estinzione del debito da contrarre avverrebbe in sei anni con un versamento di circa lire 52.000 all'anno. Le modalità opportune ed i maggiori e precisi dati potranno definirsi qualora codesta Amministrazione accettasse la presente proposta di lavoro.
Si ritiene però che le condizioni di pagamento suddette non riuscirebbero onerose per Codesta Amministrazione.
Si confida per tanto che il progetto proposto possa avere la sua esecuzione dando così modo al sottoscritto ed alla classe edile di avere lavoro nei prossimi mesi.
Nel caso si credesse invece più utile effettuare la copertura dell'altro tratto dell'Urcionio, dal Ponte Tremoli alla Svolta, il sottoscritto è disposto presentare un progetto di esecuzione nell'intento di procurarsi lavoro. Fa presente però che la spesa necessaria si aggira a poco oltre £.1.000.000. come a degli studi preparatori eseguiti, e per tanto assai più oneroso riuscirebbe il finanziamento.
Si allega il progetto della copertura proposta con l'indicazione della nuova Piazza che si verrebbe a formare ed inoltre tre grafici per la sistemazione edilizia intorno alla chiesa di S.Giovanni.
Viterbo 20 febbraio 1929 anno VII°
l° Giusti Romano

DOC.8
R. PREFETTURA DI VITERBO
n.15254 = Div. San. Viterbo 4 ottobre 1929 = VII
OGGETTO: Condizioni Igieniche della Città.
Ill.mo sig. Podestà *VITERBO*
Il Consiglio Prov.le Sanitario nella sua ultima seduta a seguito di importanti comunicazioni fatte dal Medico Prov.le sulle condizioni igieniche della Città, ha espresso pareri e voti che io segnalo a V. S. perché i singoli argomenti vengano studiati per avviarli a quella soluzione che una città Capoluogo di Provincia non può ritardare.Trattasi innanzi tutto della copertura dell'Urcionio, grande collettore di fogne cittadine, che percorre il centro più popoloso e più frequentato della Città, il quale nelle condizioni attuali, rappresenta non solo grave pericolo per la salute pubblica, ma altresì un inconveniente nei riguardi dell'estetica cittadina cui occorre porre riparo urgentemente. E come corollario di questo s'impone il problema generale della nettezza urbana, migliorando il servizio relativo, il quale attraverso i mezzi con cui attualmente funziona offre un concetto poco lusinghiero sulla proprietà dell'ambiente, che deve essere tutelato nella salute e nella pubblica estimazione. Terzo argomento, trattato dal Consiglio Sanitario, fu quello della necessità di un locale d'isolamento per malattie contagiose di cui si hanno spesso dolorose manifestazioni. Io non nascondo le gravità di questi problemi e le difficoltà della loro soluzione; ritengo tuttavia che si debba subito addivenire allo studio accurato, sollecito e radicale di essi, anche in rapporto alle risorse finanziarie del Comune, al quale non mancheranno tutte le integrazioni e tutti gli aiuti che lo Stato potrà dare.So-



1/Viterbo, Progetto per la copertura dell'Urcionio dietro la chiesa di S.Giovanni, (part.) febbraio 1929.
Archivio di Stato di Viterbo, Inventario: Archivio Storico del Comune di Viterbo, b. 277, a. 1929, categ. 6 Lavori Pubblici.

no sicuro che non mancherà al riguardo tutto il premuroso interessamento di S.V.
IL PREFETTO f° Limongelli

DOC.9
MUNICIPIO DI VITERBO
Ufficio Tecnico

LAVORI DI SISTEMAZIONE STRADALE IN CORRISPONDENZA DELLA COPERTURA DEL FOSSO URCIONIO
La copertura del fosso URCIONIO, lavoro igienico per eccellenza, risulterebbe quasi inutile qualora l'area risultante sulla copertura stessa e ad essa adiacente fosse lasciata nell'attuale abbandono.
Infatti mentre tutti i getti delle case che si affacciano sull'Urcionio sono asportati dall'acqua piovana e del fosso, a copertura ultimata sarà difficile impedirli giacché l'area di cui sopra è recinta e quindi priva di sorveglianza. Gli scarichi delle latrine saranno obbligatoriamente fatti immettere nel fosso ma i suddetti getti d'immondizia certamente avverranno, e la loro putrefazione porterà ad inconvenienti peggiori degli attuali. È necessario quindi che l'area di cui sopra venga resa pubblica, ed il modo migliore di far ciò si ritiene quello di usufruire di detta area per la costruzione di una strada che dalla così detta «svolta» (cioè dalla congiunzione delle vie Principessa Margherita e Corso Vitt. Emanuele) conduca a Ponte Tremoli per poi proseguire per la piazza del Plebiscito. Questa strada oltre ad ovviare agli inconvenienti igienici sopracitati, sarà di grandissima utilità per i bisogni del transito il quale adesso ha forzatamente luogo, per la sua maggior parte, per il Corso Vitt. Emanuele, con forte intralcio della viabilità data la strettezza del Corso stesso. Questa nuova via costituirebbe una parallela al Corso che così potrebbe venire sfollato smistando il transito fra le due strade. Dietro la ex chiesa di S.Giovanni la strada si allargherebbe in una ampia piazza nella quale, fra gli altri usi innumerevoli, potrebbe aver sede il mercato settimanale che attualmente si tiene nella piazza del Plebiscito, sede impropria sotto un'infinità di rapporti primi fra i quali la situazione in esse dei Palazzi Municipali, del Governo e delle Poste Telegrafi e Telefoni. La strada di cui sopra sarà tutta in rilevato rispetto al piano dei terreni adiacenti al fosso Urcionio. Occorrerà quindi costruire convenienti muri di sostegno, parapetti, ed un soprapassaggio sulla via di Valle piatta nel tratto fra il piazzale dietro la ex chiesa di S.Giovanni e la Piazza del Plebiscito. La strada avrà una larghezza compresa fra i 16 e i 20 metri, con marciapiedi caditoie ecc. Da uno studio sommario eseguito si ritiene che la spesa necessaria per la costruzione della strada potrà presuntivamente ammontare a ₤. 1.900.000.00. e cioè;

a)- per espropriazioni	₤.	1.000.000.00
b)- per lavori	»	900.000.00
Sommano Lire	»	1.900.000.00

Viterbo 5 Novembre 1929. VIII L'INGEGNERE CAPO
f° G. Mainardi

POSIZIONE DOCUMENTI IN ARCHIVIO

ASV, Inv. ASCV, b. 166, a. 1925, categ. 4 Sanità Igiene, f. *Terme Com.li - Domande di Concessione*, **sf.** *Progetto dell'ing. cav. Cristofori Torquato.*

Doc. 1 *Progetto di massima per la utilizzazione delle acque minerali di Viterbo.* Realazione dattiloscritta, 28 agosto 1919 (stralcio).

ASV, Inv. ASCV, b. 277, a. 1929, categ. 6 Lavori Pubblici.
Doc. 2 Corrispondenza, 30 gennaio 1929.
Doc. 3 Realazione dattiloscritta, 22 gennaio 1929.
Doc. 4 Delibera del Podestà n.66, 2 marzo 1929.
Doc. 5 Corrispondenza, 23 aprile 1929.
Doc. 6 Delibera del Podestà n.101, 13 marzo 1929
Doc. 7 f. *Progetto per la copertura dell'Urcionio dietro la chiesa di S.Giovanni*, Realzione dattiloscritta, 20 febbraio 1929.

ASV, Inv. ASCV, b. 305, a. 1930. categ. 7 Patrimonio Finanze, f. *Prestiti e Mutui.*
Doc. 8 Corrispondenza, 4 ottobre 1929.
Doc. 9 Relazione dattiloscritta, 5 novembre 1929, (stralcio).

BENEVENTO E L'URBANISTICA MODERNA: I PIANI REGOLATORI DI LUIGI PICCINATO DEL 1932-33 E DEL 1959

Teresa Colletta

Benevento, grazie alla sua posizione geografica e ai limiti fisici dovuti alla localizzazione alla confluenza dei due fiumi: il Sabato e il Calore, non fu mai coinvolta da una rapida crescita edilizia oltre le mura, come invece si manifestò in tante altre città a partire dagli anni '50 dell'Ottocento.
La città pre-unitaria rimase racchiusa nel perimetro delle mura longobarde, e lo sviluppo pur se affrettato non dilagò a «macchia d'olio», ma si venne ad espandere secondo precise direzioni: ad est verso la parte alta lungo il viale dell'Angelo, oltre la Rocca dei Rettori, attuale via degli Atlantici, lungo la quale fu realizzata nel 1874 la villa comunale e a sud verso il Sabato. In questa zona fuori la porta Rufina venne creata, alla fine dell'Ottocento la nuova area di mercato: la piazza dei Commestibili, dopo l'abbattimento delle mura meridionali e dell'antica porta cinquecentesca.
Proprio in ragione dell'espansione lungo queste direttrici si venne a sovrapporre un maggior traffico esterno a quello locale attraversante il centro lungo l'asse viario principale: l'antica via Magistrale. Talché venne promosso ed attuato, dopo la costituzione della provincia di Benevento, l'allargamento di questa strada con la demolizione e riedificazione del lato settentrionale. Quest'intervento di «sventramento» della parte più antica della città si rese possibile con l'attuazione del così detto «piano regolatore» del 1889. In effetti più che di un piano si trattava di un singolo progetto sulla struttura urbana esistente con un unico intervento di allineamento stradale, secondo la pratica della pianificazione della città allora in auge in Italia, regolata dalla legge del 1865; questa prevedeva la «trasformazione del centro di una città» con «piani regolatori edilizi» e separatamente interventi per la sua crescita: «i piani di ampliamento». Nella planimetria generale acclusa al piano del 1889, documento approvato ufficialmente e oggi conservato presso il museo del Sannio, vi compaiono le indicazioni riguardanti il progetto di rettifica e ampliamento dell'antica strada per formare il nuovo *corso Garibaldi* dalla Rocca dei Rettori fino a porta S. Lorenzo e del *corso Vittorio Emanuele* dalla Cattedrale al ponte sul Calore. Demolizioni di fabbricati e allargamenti dei tracciati stradali e successive ricostruzioni di edifici pubblici poste in atto proprio a partire da quegli anni, come dimostra il confronto fra le piante catastali eseguite nel 1875-85 e il catasto aggiornato del 1897[1].
Solamente alla fine del XIX secolo, dopo la realizzazione della Ferrovia e la conseguente creazione della Stazione delle FF.SS. ad un chilometro dalle mura urbane a nord oltre il ponte Vanvitelli, lo sviluppo extramurario di Benevento si fece più intensivo e pluridirezionale.
Lungo l'asse di collegamento tra la città storica, piazza Bissola e la stazione oltre il fiume Calore – la via Principe di Napoli – si ebbe la formazione di una nuova edificazione a cortina, come bene illustra la prima pianta turistica di Benevento del 1930 prodotta dal Touring Club. Sarà questa il primo nucleo del futuro Rione Ferrovia, realizzato alla metà degli anni Trenta secondo le previsioni del piano del Piccinato con l'insediamento delle principali attività produttive, industriali e artigianali.
Nel primo ventennio del Novecento venne ad intensificarsi anche l'urbanizzazione a monte oltre l'antica porta Castello, anch'essa abbattuta per dare spazio libero intorno alla Rocca dei Rettori con l'apertura della piazza Risorgimento. Erano gli anni in tutta Italia della corsa ai «rettifili» e agli «isolamenti» voluti e promossi dalla cultura urbana ufficiale, avendo ancora come riferimento principale nella attività urbanistica la politica della *hausma-*

nizzazione dei centri urbani e lo sviluppo extra murario delle città non pianificato.
L'indispensabilità di uno strumento giuridico di controllo dell'intero territorio comunale si rendeva necessario, al pari di molte città medie italiane, anche per Benevento.
Proprio per l'intensificarsi dell'urbanizzazione fuori le mura, e per l'accresciuto numero di residenti più di 28000 abitanti, non dettata da un preciso piano di ampliamento, nel marzo 1932, la Municipalità, nella persona del podestà, dr. Gabriele Collarile, decise di affidare ad uno «specialista» in studi urbanistici, quale l'arch. Luigi Piccinato, già attivo per il piano dell'Urbe nel 1929-30, la futura espansione della città, superando così le lungaggini e le spese di un concorso pubblico[2]. In effetti l'affidamento ad un qualificato professionista in campo urbanistico, con alle spalle già più di dieci anni di attività nel campo della nuova disciplina della pianificazione urbanistica, con un elevato numero di piani redatti e una proficua partecipazione a concorsi per piani di molte città[3], fu la migliore soluzione per affrettare i tempi di realizzazione e risolvere in maniera consona i problemi dello sviluppo beneventano.
Il Piccinato docente di urbanistica nel Real Istituto Superiore di Architettura a Napoli, vincitore di una lunga serie di concorsi per piani regolatori di città di medie dimensioni: nonché proprio negli stessi anni vincitore con altri del progetto per la città nuova di Sabaudia, era a quel momento la persona più idonea a disegnare le future linee di espansione di Benevento.
In effetti, come ora cercheremo di illustrare brevemente, promosse, secondo un piano prestabilito, un adeguato e corretto sviluppo della città, affiancando alla città storica una città *altra* «moderna», senza alterare le linee storiche di ampliamento. Contemporaneamente previde un «risanamento» della Benevento storica *intra muros*.

Il piano regolatore di Benevento del 1932-1933

Il settore-guida del piano Piccinato è certamente quello della viabilità, concepito come scheletro dell'*organismo*.
«Nello studio di un piano regolatore – recita la relazione – prima cura deve essere quella di distinguere nettamente i traffici esterni da quelli interni, incanalando i primi lungo la periferia e lasciando al centro solo i secondi, i quali, diminuiti così nella loro intensità, pretenderanno sedi stradali meno ampie, meno costose, commisurate insomma alla nuova necessità[4].
L'altra proposta «forte» del piano è secondo noi la comprensione della particolare fisionomia edilizia della città antica di Benevento, che il Piccinato, attento osservatore e studioso dei tessuti urbani, coglie perfettamente nelle disuguaglianze di consistenza, anche in rapporto al verde, e nelle differenze di valori: «Casette medievali composte con frammenti di architettura classica si assiepano lungo le ripide viuzze, le scavalcano con arditi archivolti successivi, fasciano anguste piazzette animate da logge, profferli, balconi. Qualche palazzotto barocco si affaccia su di una piazza solitaria e giardini pensili con pergole ed altissimi pini formano rare oasi di verde nella fitta massa delle case. Tutto questo «ambiente» ci dà il carattere della città più ancora che non lo facciano i grandi monumenti: e perciò va rispettato, curato e migliorato»[5].
Nel piano per Benevento c'è il superamento della tacita accettazione, anzi l'opposizione ad ogni trasformazione violenta con sventramenti e allargamenti stradali della città storica ereditata dal passato, secondo i principi più volte espressi nei suoi scritti da Gustavo Giovannoni «del rispetto delle vecchie città».
Il Piccinato supera l'espressione radiocentrica, sostenuta dai piani della fine dell'Ottocento e individuata l'unicità del centro nel vecchio nucleo della Benevento murata, propone un'espansione centripeta secondo studiate linee di sviluppo con un'edificazione su vaste aree ai margini della città storica e ad essa collegate mediante nuovi assi viarii, lungo selezionate direzioni, utili a rispondere efficacemente alle esigenze della vita urbana. Furono agevolate le comunicazioni trasversali e longitudinali particolarmente carenti, bracci laterali della croce cardo-decumanica della città romana, costrette in strette e tortuose vie (via delle Grazie e via Rummo) e nel piano innovate con nuove strade, che non prevedono alcun abbattimento, ma il passaggio attraverso gli orti e i giardini retrostanti le fabbriche monumentali dei conventi e delle chiese.
Si evitano cioè le grandi demolizioni e l'abbattimento dei «monumenti», mentre si pensa ancora possibile e consentito demolire le parti povere dell'abitato e gli orti. Sono ancora da raggiungere i criteri recenti di una conservazione integrata dell'ambiente antico, in cui la salvaguardia è rivolta all'unità complessiva del tessuto urbano e non solo delle parti auliche e rappresentative. Concetti questi che come è noto saranno definiti completamente solamente nel 1964 con la promulgazione da parte dell'ICOMOS della «Carta di Venezia».
Da studiosi di storia dell'urbanistica non possiamo però non fare riferimento a quanto il Piccinato propose già in quei primi anni '30 per stimolare l'avanzamento e l'approfondimento degli studi sulle città storiche. Già dagli anni venti egli aveva mostrato attenzione alle prime opere in tale settore pubblicando le recensioni delle opere in lingua tedesca di W. Paul, J. Stubben, P. Wolf, M. Kiessling. L'impegno personale in questo campo di studi proseguì scrivendo nel 1931 la voce «città» per l'Enciclopedia Italiana e pochi anni dopo, nel 1935, la voce «piazza»[6]. In queste pagine ritroviamo una grande attenzione alla città medievale, per la prima volta analizzata in profondità in Italia. Sulla scia degli studi di Pierre Lavedan il Piccinato propone un'organizzazione delle città secondo modelli e griglie tipologiche secondo l'articolazione dei tessuti viari, e opera una classificazione in tipi, quale utile strumentazione nell'ottica di un intervento nelle città.
Il lavoro prosegue seguendo questo interesse con altri saggi e volumi, promuovendo come egli stesso ebbe a scrivere «una importante base per lo sviluppo di una nuova coscienza storica della struttura delle città italiane». Già dai primi piani urbanistici egli riconosce quanto fosse indispensabile una coscienza storica per operare una corretta pianificazione urbana, e prosegue in questa direzione nella sua lunga attività; come ebbe a scrivere nel 1975 concludendo il saggio «Le origini della storia urbanistica in Italia»: «Insomma: non vi è urbanistica senza storia»[7].
Questa sua propensione verso la comprensione dei tessuti storici è particolarmente accentuata nel piano per Benevento nel quale sulla scia di quanto già effettuato per Padova, Brescia, Foggia, Arezzo, Roma, Pisa, Perugia, Catania si propone di vigilare sull'attività urbanistica allo scopo di assicurare, nel rinnovamento e ampliamento edilizio, il rispetto dei caratteri tradizionali e stratificati della città storica all'interno delle mura longobarde.

Bisogna ricordare per comprendere affondo le linee progettuali proposte per la città pontificia la posizione di Luigi Piccinato nel 1933 e il nuovo corso dell'architettura italiana, con la fondazione proprio in quegli anni Venti-Trenta, durante il regime fascista, della nuova disciplina urbanistica e con le prime influenze del movimento moderno di quella che sarà la razionalità urbanistica.
Sono gli anni in cui si acquisiscono le prime certezze a riguardo della città: Monneret de Villard prima e Giovannoni dopo asseriscono e promuovono in Italia le loro idee battagliere di recupero della città alla Storia e all'Arte e vorrebbero che questa operazione fosse affidata alle cure di un singolo artista, senza bisogno di regole.
Le città vanno curate e studiate come organismi viventi secondo le affermazioni care ai geografi, quali Geddes, e in particolare a Marcel Poëte, strenuo assertore della città come opera d'arte indivisibile, e con una sua determinata specificità fondata sulle considerazioni sul luogo, sul verde, sulla forma del suolo, sulle strade, sulle piazze, sugli edifici pubblici e privati[8].
Le esigenze di mobilità promosse dalle nuove tecnologie di trasporto e la spinta alla modernizzazione sono accettate mentre sono condannate totalmente le esperienze di sventramento haussmaniane. Questo cambiamento di scena, inizia per merito di Gustavo Giovannoni, uno dei pochissimi accademici d'Italia del settore. Egli scrive nel 1931 che la città è nuovo e antico, è realtà vissuta da uomini e anche macchina che deve funzionare e promuovere tramite «il piano» lo strumento che deve provvedere a eliminare i disagi nel rapporto tra la città e i suoi abitanti. Il lavoro di costruzione della nuova disciplina «urbanistica», della quale il Piccinato avocherà a sé il ruolo di «fondatore», avviene in questi anni e non va dimenticato il ruolo svolto da un lato da Marcello Piacentini e dall'altro da Gustavo Giovannoni di cui farà tesoro il Piccinato[9]. Il primo promotore di una urbanistica aulica e monumentale; il secondo rappresentante quella funzione di avvio e di raccolta ordinata di una molteplicità di nozioni nonché il promotore dell'organizzazione di un piano unitario e di definite modalità d'intervento nella città costruita.
A questa lezione dei due maestri si formerà Luigi Piccinato, quale allievo prima, poi assistente e collaboratore, raccogliendo le loro esperienze e acquisendone i principi base, e poi successivamente muovendosi in contrapposizione all'urbanistica aulica quale animatore del GUR (gruppo urbanisti romani). Il metodo della descrizione della città, dell'organizzazione del piano in forma unitaria, delle modalità d'intervento secondo le tecniche del «diradamento» sono i principi a cui Piccinato rimane fedele attuando un intervento sempre rispettoso dell'ambiente e non demolitorio. Egli aggiunge e promuove nuove forme per il piano urbanistico, distaccandosi dalla monumentalità architettonica e principalmente individuando un percorso semplice e sicuro verso la razionalità urbanistica, influenzata dal movimento moderno. Egli, possiamo ben dire, inventa una nuova professionalità: quella dell'architetto-urbanista.
Nasceva in quegli anni l'urbanistica moderna e Benevento si trovò quale prima città meridionale, ad avere un piano approvato secondo lo stile caro agli urbanisti «progressisti», Napoli ebbe un piano moderno, alla cui équipe collaborò anche il Piccinato, solamente nel 1936-'39[10].
Il piano di Benevento, iniziato nel 1932 e consegnato nel 1933, dimostra ampliamente come Piccinato occupi una posizione chiave nella produzione del piano, quale unico artista ed artefice. Sua è infatti l'impostazione teorica del piano, ma sue sono anche le tavole e i disegni acclusi al piano, nonché la normativa ed il regolamento edilizio.

La visione tecnico-artistica del piano urbanistico, ossia di quello che in seguito verrà chiamato «piano a' la Piccinato» mostra ancora caratteri della fase iniziale dell'urbanistica italiana è stato scritto, sia nei vincoli che l'attraversano, sia nella forte propensione a sottolineare la continuità della storia, ma ribadisce l'indispensabilità del carattere unitario del piano, «ha cioè alla base un'idea unitaria generale che lo rende omogeneo e compatto»[11].

La modernizzazione urbana non può invece non riscontrarsi in due elementi centrali, ampiamente riconosciuti dalla critica più avvertita: l'impiego sistematico del verde secondo modalità innovative e il dimensionamento delle grandezze secondo dati ideali, già presenti anche nel decalogo del Giovannoni, ma che diventerà tipico a partire dai piani del Piccinato[12].

«Il completo sistema del verde – scrive l'architetto nella relazione di accompagnamento – pervade la compagine dei nuovi quartieri con unità e omogeneità di programma». Come si legge nella tavola del «Sistema generale delle zone verdi», queste aree campite in colore verde chiaro sono equamente distribuite nella compagine dei nuovi quartieri a nord nel rione ferrovia, a ovest nel quartiere di porta Rufina e a est nella parte alta, oltre il giardino pubblico comunale, nell'area del quartiere dell'Angelo, la parte residenziale più bella e panoramica della città. Ivi, secondo elementi di sintesi della nuova cultura razionalista sulla città è prevista una lunghissima zona verde dorsale che percorre tutto il quartiere dalla nuova grande piazza all'inizio fino al viale dell'Angelo.

Lo stesso Piccinato è fermamente convinto che questo dimensionamento del verde e aree libere (30 mq per abitante) per un totale di 200 ettari, per i futuri 55000 abitanti della città, sia molto vicino ad un dimensionamento per una città ideale.

Anche per il regolamento edilizio l'urbanista si preoccupa di indicare ed articolare le caratteristiche basilari per ciascuna zona, che espone in una tabella riassuntiva. In questa si possono leggere: il numero dei piani, la sezione stradale minima, altezza, uso del suolo, densità fondiaria e territoriale.

Il disegno delle espansioni pur essendo ancora legato alla tradizione nella forma del nuovo abitato, i lotti rettangolari in linea rompono con i cortili chiusi, secondo lo schema chiuso ottocentesco, ma sono ancorati ancora alla tipologia edilizia a fronte unito, non essendosi ancora perfezionato il modello dello zoning nel piano e il rinvio al piano particolareggiato per il progetto di dettaglio.

Il disegno del piano di Benevento è ancora legato alla produzione di progettazione urbana degli anni Venti perché aggiunge, per sottolineare la rilevanza delle soluzioni «belle», il disegno architettonico alla planimetrie, fermando così sulla carta le idee progettuali delle nuove quinte viarie con rappresentazioni prospettiche, assonometrie e vedute a volo d'uccello; in ciò nella convinzione promossa dal Piacentini della necessità che il piano abbia sempre bisogno di un controllo estetico complessivo.

Il piano regolatore di Luigi Piccinato per Benevento, pur riflettendo nella sistemazione delle aree monumentali gli orientamenti dell'epoca, isolando ancora i monumenti dal loro contesto, come può riconoscersi per le previsioni per l'area dell'arco di Traiano, si presenta come un elaborato ricco di contenuti innovativi, se confrontato con altri coevi e accuratamente approfondito.

A tal riguardo va detto che il piano era composto da più tavole grafiche e da una Relazione generale di accompagnamento, con acclusa Normativa e schema di regolamento edilizio, tutti documenti conservati presso il Museo del Sannio[13].

Il piano regolatore del 1959

La fortunata coincidenza che lo stesso professionista incaricato nel 1932 di redigere le previsioni di crescita della città beneventana potesse verificare il suo operato dopo 25 anni, ci dà modo di formulare più precise considerazioni in merito alle tappe perseguite nella progettazione urbanistica e agli interventi realmente effettuati a Benevento dopo le previsioni dell'architetto Piccinato al principio degli anni Trenta.

Sta si fatto che il primo piano del 1932/33 pur se non ufficialmente approvato servì da falsariga e di base per lo sviluppo edilizio lungo le direttrici di espansione allora previste, e quindi inseriti in una trama urbanistica pianificata: «Si che per Benevento – come lo stesso Piccinato afferma nella relazione al piano del 1959 – è stato evitato in gran parte quel disordine edilizio che disgraziatamente caratterizza moltissime città italiane, non esclusa la capitale»[14].E ciò si è verificato pur se al piano del 1933 fecero seguito i gravi danni inferti al patrimonio edilizio dalla guerra e le ingenti demolizioni nella città vecchia proseguite con il piano di «ricostruzione» effettuato dall'ufficio tecnico del Comune.

Il Piccinato nell'affrontare il nuovo impegno riassume le vicende edilizie dell'anteguerra, la tragica distruzione che ha sconvolto la città antica e la creazione di una serie di nuovi problemi. Da un lato i grandi vuoti lasciati nel tessuto urbano più antico e dall'altro la sfrenata attività edilizia del dopoguerra solo in parte sanati da una più «sicura coscienza urbana» e da «nuovi mezzi tecnici per strutturare l'avvenire della città», come egli stesso sottolineava.

In queste brevi note il Piccinato fa chiaro riferimento alla promulgazione della nuova legge urbanistica del 1942 che offriva a quella data un più adeguato strumento di lavoro per i piani generali ai quali si affiancavano i piani particolareggiati per gli interventi di dettaglio in singole aree. In questo senso molto opportunamente individua tutta la città antica, compresa entro le mura longobarde, nonché la zona delle Grazie e quella archeologica di Ponte Leproso, quali aree da assoggettare, nelle precise norme edilizie che accompagnano il piano, ad uno speciale controllo delle Soprintendenze ai Monumenti e all'Antichità.

Si deve certo a questa continua corretta pianificazione se Benevento ancor oggi conserva gran parte del suo tessuto medievale, così come gran parte della cinta muraria e parti della città romana come la zona del teatro e dei settori a nord di esso, i resti delle terme romane e il grande Arco di Traiano.

Brevemente ricordiamo che il piano del '59, articolava la struttura della città in quattro grossi nuclei edilizi ben distinti, separati da spazi aperti dovuti all'orografia della zona, sistema aperto che deve risolvere invece la struttura viaria principale, con «validi strumenti di smistamento delle grandi comunicazioni» e una qualificazione dei singoli quartieri (giardini, scuole, chiese, campi da gioco...).

A questi primi due elementi principali del piano si devono aggiungere: terzo elemento le attrezzature collettive e quarto la sistemazione della vecchia città, senza ulteriori demolizioni, previste dal piano di ricostruzione, ma accettando quelle già in corso di realizzazione. Tra queste «la diretta congiungente assiale» della piazza Pacca con la chiesa di Santa Maria delle Grazie, ossia il prolungamento del corso Garibaldi con impostazione prospettica, intervento viario forte escluso nel piano del 1933. Anche la liberazione totale della zona del teatro romano venne promossa, essendo stati demoliti dopo i danni della guerra tutti gli isolati che negli anni vi si erano addossati e quindi si rendeva possibile la realizzazione di un'area archeologica.

La logica del piano è però cambiata totalmente rispetto agli anni Trenta, non si prospettano più soluzioni definite ai problemi individuati, ma si rimanda la progettazione degli interventi puntuali ad una successiva pianificazione particolareggiata, ossia al caso per caso.

Così identicamente mentre si auspicano alcuni interventi leggeri per la sistemazione della piazza Orsini, sul fianco della cattedrale, caso di estrema delicatezza, il Piccinato chiarisce la sua proposta di non convinto assertore per un unico vasto spazio libero, e sulle reali possibilità di «creare un'unica grande piazza», ma non ne definisce il progetto. Infatti la sistemazione della piazza Orsini è ancor oggi 1998 un irrisolto tema urbanistico, fortemente dibattuto tra interventisti e conservatori.

Le conclusioni dell'architetto-urbanista a riguardo rispecchiano però i nuovi tempi: «È un problema delicato – Egli scrive – più di piano particolareggiato che di piano generale», rinviando così ad un tempo successivo qualsiasi soluzione definitiva, mentre d'altro canto continua ad affermare l'opportunità del risanamento dei vecchi isolati e la conservazione dei rapporti dell'antica edilizia.

Note

[1] Cfr. T. Colletta, *Catasti storici e storia urbanistica. Le fonti catastali del Mezzogiorno e la cartografia catastale della città pontificia di Benevento*, in T. Colletta, M. Aceto, F. Belardelli, *Benevento: Catasti storici, piazze e mura*, «Storia dell'Urbanistica/Campania IV», 1997, pp. 7-17.

[2] Cfr. S. Molli, *Il piano regolatore di Benevento del dott. prof. Arch. Luigi Piccinato*, in «Urbanistica», n. 4, 1933, pp. 25-36. Cfr. anche S. Rossi, B. Zevi, *Il Piano del centro storico di Benevento*, Reggio Calabria, 1989.

[3] Cfr. Il «Regesto degli scritti» e il «Regesto dei Piani e degli studi urbanistici» in C. Merlini, *Luigi Piccinato: una professione per la città e la società*, in AA. VV., *Urbanisti italiani*, Roma 1992, pp. 23-72.

[4] Cfr. L. Piccinato, *Il piano regolatore di Benevento*, *In «Architettura»*, 1933, fs. XII, Annata XII, p. 780. Il Piccinato vale notare ritenne valida a tal punto la sua proposta di piano che pubblicò interamente lo stesso anno la Relazione al piano.

[5] Cfr. L. Piccinato, op. cit., p. 778.

[6] Cfr. L. Piccinato, voce «città», in Enciclopedia Italiana Treccani, 1931 vol. X, pp. 472-73, 481-83, 489-91 e voce «piazza», 1935, vol. XXVII, pp. 135-41.

[7] Cfr. L. Piccinato, *Urbanistica e storia in Italia negli anni Trenta*, in «Storia della Città», 1976, n. 1, pp. 35-39, Relazione tenuta al Primo Convegno Internazionale di Storia Urbanistica (Lucca 24-28 settembre 1975) con il titolo: «*Le origini degli studi di storia urbanistica in Italia*».

[8] Cfr. M. Poëte, *Introduction à l'urbanisme. L'évolution des villes. La leçon de l'antiquité*, Paris 1929; Cfr. anche D. Calabi, *Parigi anni venti. Marcel Poëte e le origini della storia urbana*, Venezia 1997.

[9] Cfr. G. Giovannoni, *Il «diradamento edilizio» dei vecchi centri*, in «Nuova Antologia, 1913, vol. CLXVI e anche id., *Vecchie città ed Edilizia nuova*, Roma 1931, cfr. per un inquadramento di Giovannoni a riguardo della nascita del piano: A. Belli, *immagini e concetti nel piano. Inizi dell'urbanistica in Italia*, Milano 1996, cap. 2: «Giovannoni e Piccinato» pp. 35-87 e per una ricerca generale sulla figura e l'opera del maestro: G. Zucconi (a cura di), *Gustavo Giovannoni, dal capitello alla città*, Como 1997.

[10] Per il ben noto piano di Napoli del 1939 e la sua contrastata e compromessa storia cfr. R. De Fusco, *Napoli nel Novecento*, Napoli 1995, pp. 87-113 e P. Belfiore, B. Gravagnuolo, *Napoli, Architettura e Urbanistica del Novecento*, Bari 1994, scheda n. 180, pp. 320-323 con bibliografia precedente.

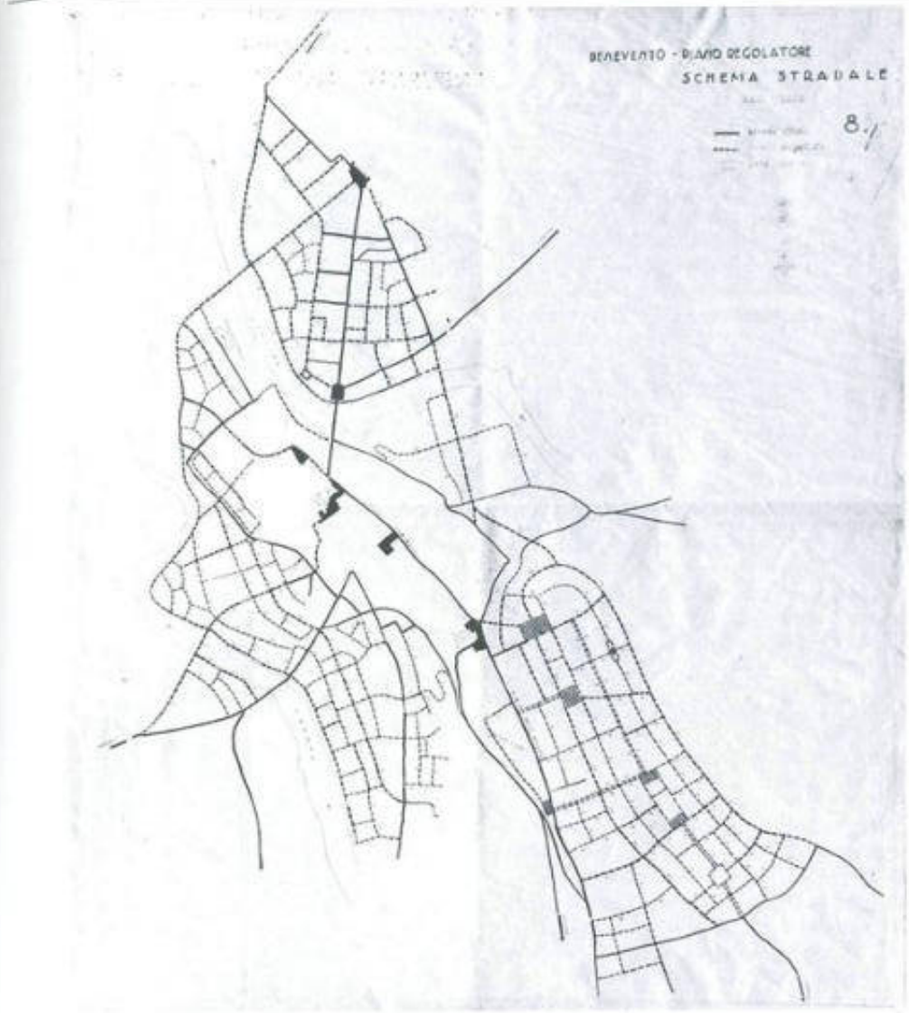
[11] Cfr. C. Merlini, op. cit., pp. 55-63: «un disegno per l'organismo urbano».

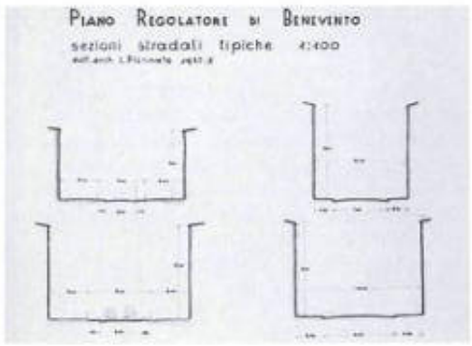
[12] G. Astengo, *Il «segno del maestro»*, in F. Malusardi, *Luigi Piccinato e l'urbanistica moderna*, Roma 1993 e A. Belli, op. cit., p. 111.
[13] Cfr. a ciò la scheda sui documenti grafici del piano in Appendice, nota curata da Monica Aceto.
[14] Questo piano, diversamente dal primo, è poco noto e comparso solamente nel volume stampato in proprio dallo stesso Piccinato, nel quale l'autore pubblica tutte le relazioni ai piani da lui effettuati o anche solamente redatti come «idea». Cfr. L. Piccinato, *Relazioni ai piani regolatori 1926-1974 e 1975-77*, 2 voll., Roma 1977, pp. 359-370.

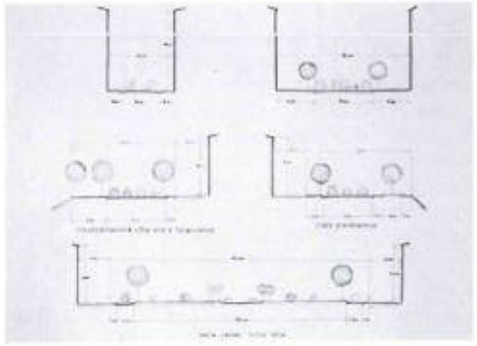
APPENDICE

Le tavole e i disegni del piano regolatore generale di Benevento di Luigi Piccinato, conservate al Museo del Sannio

La città di Benevento conserva ancora le tavole e i disegni acclusi al P.R.G. del 1932/1933, strumento urbanistico redatto dal prof. arch. Luigi Piccinato per una pianificazione della città a pochi anni di distanza dalla prima guerra mondiale.
Le planimetrie del piano di Benevento, in ottime condizioni di conservazione, sono riposte in un'unica cartella archiviata al numero di inventario 41591 presso l'Archivio Civico del Museo del Sannio a Benevento. La cartella riporta nel suo interno nove tavole a colori, di cui sei in duplice copia, costituenti parte degli allegati grafici del Piano Regolatore generale realizzati dallo stesso Piccinato a pastello su cartoncino bianco.
Il primo degli elaborati tecnici rappresenta la tavola generale di piano (in scala 1:2000, dimensioni 2.5x1,5 m) e individua le idee che guidarono il disegno di piano.
Dall'analisi dell'elaborato è chiaramente leggibile in colore grigio il tessuto edilizio della città murata dove spiccano in blu scuro gli edifici monumentali e pubblici; in colore rosa chiaro l'edificato sorto negli ultimi anni dell'Ottocento lungo la via Principe di Napoli ed il viale dell'Angelo, nonché il tessuto urbano di nuova espansione dell'area fuori Porta Rufina e l'altra in direzione del Calore.
Come si evince dalla lettura della prima tavola e della relazione di piano, l'impostazione dello strumento urbanistico è basata su queste nuove direttrici di sviluppo, ponendo al centro dell'interesse il rapporto tra città antica e quella nuova. Alla fine del XIX, inizi XX secolo, difatti l'abitato si estese oltre la cinta muraria. La prima direttrice fu a nord, dove nel 1867 sorse la stazione ferroviaria collegata all'antico nucleo urbano attraverso il tracciato di via Principe di Napoli. In quegli stessi anni la città si espanse verso la parte alta, dove nel 1874 venne realizzata la Villa Comunale, nonché nell'area a nord del Calore e nella zona di Porta Rufina.
Le tavole 2-3-4-5, raffigurate a colori in scala 1:500, costituiscono stralci planimetrici rappresentativi di alcuni interventi progettuali specifici di singole zone del centro antico della città di Benevento. In particolare:
la tavola 2 (1,6x1,15 m) delinea la volontà di creare un collegamento trasversale dall'area di Porta Rufina all'antica piazza Orsini che consenta di aggirare via Gaetano Rummo, arteria non sufficiente ad assorbire il traffico di transito e di penetrazione, all'epoca unificati;
la tavola 3 (1,28x1,00 m) prevede il prolungamento del corso Garibaldi e della via Posillipo attraverso l'arretramento della cortina edilizia;
la tavola 4 (0,80x1,05 m) individua un'area destinata a verde nelle adiacenze del teatro romano;
la tavola 5 (0,63x0,56) propone la riqualificazione dell'antico Arco Traianeo attraverso la parziale demolizione dell'edificato nel suo intorno, tipologia di intervento a tutt'oggi valida inquanto presenta la volontà di non alterare ulteriormente il centro storico con vaste demolizioni.







1/Benevento. «Il piano regolatore. Lo schema stradale». Tav. 8 (Museo del Sannio, inv. 41591).
2/3/Benevento. Sezioni stradali tipiche. Tav. 9 (Museo del Sannio, inv. 41591).

Come si evince dagli elaborati tecnici, quindi, il piano regolatore del 1933 risponde ai problemi della città senza intervenire con azioni radicali di completa trasformazione edilizia. Difatti esso, seguendo gli insegnamenti della moderna urbanistica, contrappone a questi metodi il sistema del diradamento edilizio nel rispetto del preesistente nucleo urbano.
Di grande interesse è inoltre la tavola 8 (0,88x0,75 m) all'interno della quale il Piccinato individua il nuovo schema stradale della città.
Al problema del traffico l'autore del piano dedica ampio rilievo definendo un razionale sistema di viabilità sulla base dei difetti e delle insufficienze della struttura viaria esistente: egli risolve il problema del traffico interno incanalando il traffico esterno ai margini della città storica.

Monica Aceto

Elenco degli elaborati grafici del «Piano Regolatore di Benevento», 1932-33
Museo del Sannio, Archivio Civico A.S.C.B., II-2. *Piano regolatore dell'arch. L. Piccinato*
Inv. N. 41591

1. Piano Regolatore Generale di Benevento del 1932-33. *Tavola Generale di Progetto.*
Disegno a penna e colorato a pastello su cartoncino telato; scala 1:2000; dimensioni: 2,5 x 1,5 m; n. 2 copie.

2. Piano Regolatore Generale di Benevento del 1932-33. *La trasversale.*
Disegno a penna e colorato a pastello su cartoncino telato; sala 1:500; dimensioni: 1,06 x 1,15 m.

3. Piano Regolatore Generale di Benevento del 1932-33. *Prolungamento di corso Garibaldi e della Passeggiata di Posillipo.*
Disegno a penna e colorato a pastello su cartoncino telato; sala 1:500; dimensioni: 1,28 x 1,00 m.

4. Piano Regolatore Generale di Benevento del 1932-33. *Sistemazione dell'area del Teatro romano.*
Disegno a penna e colorato a pastello su cartoncino telato; sala 1:500; dimensioni: 0,80 x 1,05 m; n. 2 copie.

5. Piano Regolatore Generale di Benevento del 1932-33. *Sistemazione dell'Arco di Traiano.*
Disegno a penna e colorato a pastello su cartoncino telato; sala 1:500; dimensioni: 0,63 x 0,56 m; n. 2 copie.

6. Piano Regolatore Generale di Benevento del 1932-33. *Rete della fognatura.*
Disegno a penna e colorato a pastello su cartoncino telato; sala 1:4000; dimensioni: 0,74 x 1,20 m; n. 2 copie.

7. Piano Regolatore Generale di Benevento del 1932-33. *Schema di regolamento edilizio.*
Disegno a penna su cartoncino telato; dimensioni: 49,5 x 0,66 m; n. 2 copie.

8. Piano Regolatore Generale di Benevento del 1932-33. *Schema stradale.*
Disegno a penna e colorato a pastello su cartoncino telato; sala 1:4000; dimensioni: 0,88 x 0,75 m; n. 2 copie.

9. Piano Regolatore Generale di Benevento del 1932-33. *Sezioni stradali tipiche.*
Disegno a penna su cartoncino telato; sala 1:100; dimensioni: 0,78 x 0,97 m; n. 2 copie.

A queste tavole del Piano conservate al Museo del Sannio bisogna aggiungere quelle sicuramente redatte dal Piccinato, perché da lui stesso pubblicate nel numero di «Architettura» del 1933 a corredo della *Relazione Generale*, ma delle quali a Benevento non si conserva copia.

OSSERVAZIONI SUL CONCORSO E SUI PROGETTI PER IL PIANO REGOLATORE DI MONREALE

Paolo Micalizzi

L'elaborazione del «Piano di risanamento e regolatore di Monreale», ultimata nell'aprile del 1937 a cura dell'*ingegnere direttore* del locale Ufficio Tecnico Comunale, conclude la fase di intenso dibattito sull'assetto urbano della cittadina siciliana che si era sviluppata negli anni immediatamente precedenti. Localmente, simili interessi erano stati alimentati dalla promozione della città a *stazione di turismo* (con D.M. 26.11.1936) e dal concorso per la redazione del piano regolatore, bandito nell'agosto 1932[1].
Il centro urbano di Monreale, disposto sulle pendici meridionali del monte Caputo (che sovrasta la Conca d'Oro e ne capta le bellezze panoramiche da Palermo fino al capo Gallo), era ancora interamente caratterizzato dall'impianto medievale, riferito al Palazzo Reale e al Duomo (fine del XII sec.), nonché dalle espansioni verificatesi fra il quattrocento e il settecento all'interno delle mura nelle aree attraversate dalla strada che unisce Monreale a Palermo. Lungo parte del margine orientale dell'insediamento, probabilmente in relazione alla presenza del Palazzo Reale, si era formato il rione Ciambra: un nucleo urbano databile alla fine del XII secolo, composto per lo più da edifici alquanto modesti, la cui presenza, impedendo la visione delle absidi del Duomo a chi provenisse dalle zone vallive, veniva da molti considerata di ostacolo alla piena valorizzazione del principale monumento cittadino.
Il concorso del 1932 proponeva la risoluzione, attraverso il Piano, di quattro problemi principali: la deviazione dal centro ai margini dell'abitato del traffico veicolare in transito sulla strada Palermo-Monreale-Partinico; la creazione di nuove zone di sviluppo edilizio «semintensivo ed estensivo»; il «diradamento» del nucleo antico; nonché la sistemazione della zona monumentale.
Riguardo a quest'ultimo argomento, nella accurata relazione redatta dalla commissione giudicatrice (di cui facevano parte anche Vincenzo Fasolo e Luigi Piccinato) è specificato come, al fine di offrire un «più degno ambiente alle absidi del Duomo» sarebbe stato sì necessario «diradare convenientemente il settore cosiddetto della Ciambra» per costituire «nuove visuali panoramiche e una più facile comunicazione», ma avendo l'accortezza di operare con particolare cautela «senza [...] alterare i rapporti proporzionali tra la grandiosità del monumento e l'umiltà dell'ambiente che ne fa chiusa cornice silenziosa dal gran traffico della vita rumorosa».
Una analoga cautela è raccomandata nel «diradamento» del nucleo antico (che dovrà essere «vigile», oculato» e circoscritto ai «più malsani quartieri») e nei «ritocchi» da apportare alla viabilità interna «in quei pochi punti nei quali ciò è effettivamente richiesto».
Nonostante la ragionevolezza dei presupposti, l'esito del concorso si sarebbe rivelato deludente: parteciparono solo cinque gruppi e nessuna delle soluzioni proposte venne considerata pienamente soddisfacente; conseguentemente al progetto più meritevole, redatto dagli ingegneri Arturo Casella, Nino del Bosco e Vittorio Ziino (motto: 3CDZ), venne assegnato solo il secondo premio. Motivo di insoddisfazione da parte della commissione era, dichiaratamente, l'eccessiva disinvoltura manifestata dai progettisti nelle opere di demolizione, così come la generale sottovalutazione del problema inerente l'ambientazione dei nuovi insediamenti: anche nel più apprezzato dei progetti era stata prevista la parziale demolizione del quartiere Ciambra (che secondo la commissione «non risolve il problema di dare ambiente e dignità alla zona absidale del Duomo»), mentre alcune delle nuove espansioni non erano state sufficientemente separate visivamente e distinte funzionalmente dalle preesistenze; a tal riguardo, manifestando una chiara

consapevolezza di tematiche che, con terminologia attualizzante, diremmo attinenti l'*impatto ambientale*, la commissione rilevava che era errato l'aver «distribuito un quartiere di ville sotto la zona monumentale, di poco discosto da questa», [in quanto esso] «toglierebbe [...] il carattere di solenne austerità al colle che sostiene il Duomo e comprometterebbe definitivamente l'aspetto dei luoghi ed il ciglio panoramico per chi guarda Palermo».

In altri termini, dalle vicende del concorso si rende fin d'ora evidente come negli anni trenta del secolo, poco prima della approvazione della legge urbanistica, da un lato, permanesse un modo tradizionale di intendere l'insieme delle trasformazioni urbane *pianificabili*, ancora basato sulla perentoria asserzione del primato della visione, dell'estetica urbana (condensata nell'immagine dei monumenti maggiori), dall'altro, emergessero esigenze di tutela certamente anomale ma, anche, ricche di portati innovativi.

Le fasi successive della vicenda in esame confermano l'idea, finora progressivamente maturata, che quella della commissione era stata una scelta coraggiosa, tutt'altro che scontata e, perciò, disapprovata dalla amministrazione locale. Ne fa fede la rapidità con cui, accantonato l'esito del concorso, il Comune avrebbe provveduto autonomamente, tramite il proprio Ufficio Tecnico, alla redazione del «Piano di risanamento e regolatore» (5 aprile 1957). Dalla relazione tecnica allegata apprendiamo quale fosse l'obiettivo prioritario del Piano: «scoprire i monumenti in gran parte soffocati fra indecenti catapecchie e fare in modo che mentre il turista visita detti monumenti possa anche ammirare le fantastiche bellezze di un panorama che non ha l'uguale...» in modo da evitare che la città continui ad apparire «come una bellissima donna che si nasconde entro un bruttissimo tabarro, la quale non mettendo in vista le sue grazie e i suoi incanti non riesce ad interessare alcuno»; comprendiamo bene come il progetto, nato da simili presupposti, avrebbe finito per opporsi alle conclusioni della commissione: sarebbe stata riproposta la demolizione delle case del rione Ciambra prossime alle absidi del duomo (in luogo delle quali veniva delineato un improbabile giardino all'italiana) e l'apertura, tramite sventramento, di nuovi rettifili nello stesso rione Ciambra, come nei rioni Carrubella e Carmine.

Apprendiamo inoltre che le indennità di esproprio sarebbero state determinate in riferimento ai «criteri della legge sulla espropriazione per causa di pubblica utilità del 1865 e della legge sul Risanamento di Napoli del 1885»; con ciò «accogliendo il principio sancito nel R.D.L. 7 giugno 1928 n. 1236» che era stato vantaggiosamente utilizzato nella attuazione del piano regolatore delle aree di espansione di Milano (comprese tra corso V. Emanuele e via Beccaria) e successivamente in molti altri piani regolatori (Trani, Brescia, Cremona, Torino, Milano, Forlì, Roma, Palermo, ecc.) redatti fra il 1929 e il 1930.

Nonostante il riferimento ad un *modus operandi* che, evidentemente, stava facendo scuola, radicandosi profondamente e caratterizzando la disciplina urbanistica nell'Italia prebellica, anche l'esito di quest'ultimo progetto sarebbe stato negativo:

Il 14 maggio 1937 veniva trasmesso dalla Regia Soprintendenza della Sicilia al Ministero dell'Educazione Nazionale per la definitiva approvazione; il 14.luglio dello stesso anno il ministro chiedeva che, unitamente agli elaborati di progetto, venisse inviata anche copia del parere espresso dalla commissione esaminatrice del concorso; con nota del 28 settembre la Regia Soprintendenza ottemperava a tale richiesta; quindi il ministro Bottai, presa visione della relazione, e rilevato «che il progetto in parola prevede la completa demolizione delle case adiacenti all'abside monumentale del Duomo e che in tal modo verrebbe gravemente modificato l'ambiente nel quale attualmente troneggia quel monumento», concludeva esprimendosi nei termini, inequivocabili, che seguono:

«Poiché ritengo che tale ambiente, pur con opportuni diradamenti, debba venire conservato, conformemente alle conclusioni della Commissione giudicatrice del concorso per il Piano regolatore, respingo il progetto presentato, richiedendo in pari tempo nuovi elaborati che tengano conto dell'esigenza suespressa».

Provvedimento opportuno che, peraltro, a noi sembra fondato su motivazioni sorprendentemente moderne e originali, non tanto per la ragione, comunque importante, che in esse sia privilegiata la logica della *tutela* su quella del *diradamento* (in fondo una parte della cultura dell'epoca era permeata di storicismo), ma in quanto simili principi sono applicati all'edilizia *minore* e, in genere, al contesto urbano; giungendo, per questa via, addirittura a riconoscere che il monumento stesso non sarebbe tutelato adeguatamente se venisse «gravemente modificato l'ambiente nel quale attualmente troneggia»: fatta la tara dei termini enfatici, connaturati al lessico dell'epoca, resta tutta la originalità di un principio che si sarebbe progressivamente affermato per tradursi, prima, nelle due leggi del 1939, patrocinate dallo stesso Bottai, sulla tutela delle «cose di interesse artistico e storico» (n. 1089) e delle «bellezze naturali» (n. 1497), per costituire poi, esauritasi la fase postbellica della *ricostruzione*, una delle più importanti acquisizioni della cultura urbanistica contemporanea.

Nota

1 La documentazione sul piano regolatore di Monreale come sul precedente concorso – da noi consultata (su segnalazione di G. Villa) – è conservata in: Archivio Centrale dello Stato, *Antichità e Belle Arti*, Div. II, 34/40, b. 170; la delibera di approvazione del bando di concorso per la redazione del piano regolatore è in ASCM, *Delibera* n. 347, 30.08.1932, n. 6078, cit. in A.I. Lima, *Monreale*, «Atlante storico delle città italiane - Sicilia», I, Palermo 1991, p. 29, n. 161. Sull'argomento quasi del tutto inedito, si rintraccia qualche succinta informazione in G. Schirò, *Monreale capitale normanna*, Palermo 1978 pp. 184-187 e in A.I. Lima, *cit.*, p. 25.

APPENDICE

DOCUMENTI:
1) Relazione della commissione giudicatrice del concorso per il Piano regolatore di Monreale;
2) Relazione allegata al Piano regolatore e di risanamento di Monreale.

DOCUMENTO N. 1

MUNICIPIO DI MONREALE
Commissione Giudicatrice per il Concorso del Piano Regolatore
RELAZIONE

La Commissione giudicatrice del concorso per il piano regolatore di Monreale, presieduta dal Prof. Arch. F. Valenti, Regio Soprintendente per i Monumenti, e composta dai Sigg.ri Dott. Ing. Prof. Buttafarri, dott. ing. Prof. Capitò, dott. arch. Prof. V. Fasolo, dott. arch. Prof. L. Piccinato, dopo aver esaminato in tutto il suo complesso il problema del piano regolatore, confortando tale esame con minusiosi [sic!] sopraluoghi [sic!] sia nella parte interna della città che nei sobborghi e nei dintorni panoramici, è addivenuta alle conclusioni che qui sotto sono espresse.

Il tema urbanistico di Monreale si presenta con uno speciale interesse sicché appare veramente lodevole la iniziativa dell'Amministrazione Comunale di aver chiamato le giovani energie italiane a contributo per la sua soluzione. E solamente è ragione di rammarico sia il numero esiguo dei progetti presentati sia che all'appello così nobilmente lanciato non abbiano risposto molti altri giovani architetti e ingegneri ben preparati ai problemi urbanistici, dei quali la Sicilia non è seconda ad altre regioni e che, per la loro conoscenza dei luoghi e per il vivo amore alla loro terra avrebbero potuto dare un più ricco e perfetto contributo.

Convergono a Monreale esigenze urbanistiche di vario ordine quali la conservazione delle bellezze panoramiche, la messa in valore di importanti monumenti, il risanamento igienico della vecchia città, la creazione di zone di moderno sviluppo edilizio, la creazione e la organizzazione di pubblici servizi e di impianti nonché la costruzione di quegli edifici pubblici indispensabili alla vita civile e collettiva.

Se problemi vari non rivestono qui carattere di speciale difficoltà o gravità quali si presentano in tante altre città italiane, tuttavia alla loro soluzione si richiede precisione e chiarezza di intenti, sicurezza di metodo, unità nel coordinamento generale e, soprattutto, data la poca vastità del tema, cura ed amore nei vari dettagli.

Un tale programma di lavoro potrebbe riassumersi nelle seguenti formule:

1) Deviare lungo la periferia quei traffici di transito che inutilmente incidono il nucleo della città, segnatamente le comunicazioni tra Palermo e Partinico.

2) Creare qualche nuova zona di sviluppo edilizio semintensivo ed estensivo ubicandola in maniera tale da non turbare il ciglio panoramico e l'aspetto dei luoghi del lato che guarda Palermo, senza per questo addossare il nuovo al vecchio soffocandolo, ma invece all'opposto spaziando opportunamente i quartieri e distribuendovi gli edifici scolastici, le palestre, gli ospedali.

3) Provvedere alla sistemazione della città vecchia risanando i più malsani quartieri operando in essi un vigile oculato diradamento edilizio, migliorando nel contempo con ritocchi la viabilità interna in quei pochi punti nei quali ciò è effettivamente richiesto.

4) Ed infine, ciò che costituisce il più delicato problema, provvedere alla sistemazione edilizia della principale zona monumentale, creando un più largo e più degno ambiente alle absidi del Duomo, diradando convenientemente il settore cosiddetto della Ciambra; consentendo nuove visuali panoramiche e una più facile comunicazione senza per questo alterare i rapporti proporzionali tra la grandiosità del monumento e l'umiltà dell'ambiente che ne fa chiusa cornice silenziosa lontana dal gran traffico e dalla vita rumorosa.

Questi principi hanno fornito alla Commissione le basi fondamentali di giudizio nell'esame accurato analitico dei singoli progetti e delle soluzioni proposte.

In tali esami la Commissione ha dovuto anzitutto eliminare (dei cinque progetti presentati e regolarmente ammessi al concorso) il progetto Luci ed ombre il quale per la sua struttura e per le soluzioni di dettaglio, contrasta con le suesposte premesse ed è completamente assente ai veri problemi urbanistici.

L'esame ulteriore della Commissione è stato quindi portato sui rimanenti quattro progetti contrassegnati dai motti: 3CDZ, REGALIS, EDIFICARE e TUAM NESCIS.

Il progetto 3CDZ, pur senza rispondere compiutamente alle varie necessità del tema tuttavia appare più equilibrato e costrutto degli altri progetti.

Nei riguardi della deviazione dei traffici di transito esso propone molto opportunamente la creazione di due circonvallazioni: l'una a monte e l'altra a valle. Senonché, mentre la prima può essere accettata nel suo tracciato, l'altra, pur logicamente dipartendosi dalla strada di Palermo, gira troppo al largo dell'attuale abitato e male s'innesta con la strada di Partinico.

Lo sviluppo edilizio futuro è bene staccato dalla vecchia città da opportune zone verdi che costituiscono logico sistema comprendente la Villa Comunale, il giardino del vescovado e le aree comunali di S. Castrense e quelle demaniali attigue al Carmine.

Ma è apparso un errore quello di aver distribuito un quartiere di ville sotto la zona monumentale, di poco discosta

da questa, sul versante palermitano. Tale quartiere toglierebbe, anche se fosse limitato nei suoi sviluppi e nelle forme architettoniche, il carattere di solenne austerità al colle che sostiene il Duomo e comprometterebbe definitivamente l'aspetto dei luoghi ed il ciglio panoramico per chi guarda Palermo.
Molto più opportunamente, verso Sud Ovest, nel declivio compreso tra il quartiere del Carmine e la stazione ferroviaria della linea secondaria è stato disposto un nuovo quartiere. È questa certo la zona migliore per un ampliamento urbano, perché bene esposta, non lontana dal centro attuale, ed in posizione tale da non turbare l'aspetto panoramico, coperta in parte com'è dal colle che sopporta il Duomo. Senonché il tracciato delle strade di questo quartiere dovrebbe essere meglio studiato, nei particolari delle piazze, degli incroci e della distribuzione degli edifici.
Molto meglio tracciato è il piccolo quartiere popolare ubicato in località -i mulini- e l'altro a valle a Nord-Ovest.
Nei riguardi delle sistemazioni interne il progetto 3CDZ è molto lodevolmente cauto e guardingo: pochi diradamenti edilizi e qualche taglio atto a migliorare la viabilità interna.
Ottima la piazzetta dinanzi al collegio...(comune del resto al progetto TUAM NESCIS). Ma non appare in essa accettabile la non necessaria demolizione della chiesa del Monte importante monumento d'arte e neppure la sistemazione dell'imbocco di Piazza Guglielmo dove la forma curvilinea del nuovo isolato del -circolo- male si contrappone all'andamento rettilineo della strada in asse con il Duomo.
Nei riguardi infine del quartiere della Ciambra, che rappresenta uno dei più importanti postulati del problema, il progetto a somiglianza degli altri, propone la totale demolizione del quartiere stesso lasciando in piedi solo il piccolo oratorio sul Corso e collegando poi il piazzale risultante con la via Gebione mediante una strada esterna.
Ripetiamo qui quanto è adombrato nelle premesse e cioè che la totale distruzione del quartiere non risolve il problema (a parte la questione economica) di dare ambiente e dignità alla zona absidale del Duomo, ma impone piuttosto un altro problema: quello di allontanare tale settore dalla strada, di isolarlo in una zona di calma e di silenzio, di rifare insomma un ambiente proporzionato e adatto, commisurato alle proporzioni del monumento. Onde è da scartare subito tale soluzione totalitaria.

Il progetto TUAM NESCIS, appare molto meno organico del precedente.
Essa presenta una buona deviazione a valle dei transiti, ben tracciata; ne manca invece di una a monte che la completerebbe molto bene.
Lo sviluppo edilizio non è male ubicato ma esso stringe troppo da presso la vecchia città senza quella soluzione di continuità necessaria a spaziare e a garantire per l'avvenire le condizioni igieniche dell'abitato.
Buona è l'ubicazione del quartiere a Ovest e abbastanza elegante il suo tracciato: bene ubicata la zona a ville a Nord-Est e molto opportunamente è evitata la costruzione sotto la zona monumentale.
Ma il quartiere a ridosso della zona del Carmine investe in pieno proprio le attuali zone libere ed è attraversato in malo modo, insieme a quello del Carmine, da due grandi arterie diagonali che tagliano brutalmente la città opponendosi ai tracciati esistenti e quindi male accordandosi alla ossatura urbana.
Tutta la città vecchia appare attraversata da nuove arterie non necessarie che sventrano la vecchia compagine edilizia con eccessi di demolizioni.
Per la zona della Ciambra anche in questo progetto si propone la totale demolizione, spinta anzi a comprendere l'oratorio, accanto al Palazzo Arcivescovile. Vale quindi quanto è detto per il precedente progetto. E tanto meno appare accettabile la costruzione di un edificio scolastico, proposta come variante, a richiudere parzialmente il troppo vasto vuoto creato dalle demolizioni.

Il progetto EDIFICARE ha sui precedenti l'aggravante della mancanza delle circonvallazioni. Per meglio dire queste esistono ma sotto forma di anello completamente indipendente dai traffici di transito: infatti esso risulta staccato e senza raccordo con la strada palermitana che viene sottopassata dalla circonvallazione sicché questa ha una funzione puramente locale, e se mai, panoramica.
Nei riguardi dello sviluppo edilizio è da ripetere quanto è stato detto per il precedente progetto. Anche qui non vi è sufficiente spaziatura tra il vecchio e il nuovo.
Il nuovo quartiere Sud-Ovest, mentre non è Male impostato nell'andamento delle sue principali arterie, presenta tuttavia dei tipi edilizi a forma chiusa inadatti alla modernità del tema, e troppo povero appare il dettaglio nella compagine della vecchia città, troppe e troppo vaste sono le demolizioni e praticate in maniera da compromettere eccessivamente l'integrità della città.
Anche in questo progetto la sistemazione della zona della Ciambra non è risolta: vi si propone la completa demolizione degli edifici e nell'area risultante è previsto un giardino pubblico, in sede di variante, la costruzione di due piccoli isolati contenenti un caffè ed un magazzino di vendita, soluzione ben poco confacente alla dignità del luogo e del monumento.
Il progetto REGALIS, si classifica accanto ai due precedenti per analogie di caratteri. Per quanto apparisca meno curato e nitido nella sua forma tuttavia presenta un buon materiale di studio preparatorio.
Esso propone le deviazioni periferiche dei transiti: il tracciato della deviazione a valle è però eccessivamente ampio sì da risultare completamente inefficace.
L'ampliamento della città è anche qui troppo a ridosso ai vecchi quartieri e prevede dei tipi edilizi eccessivamente pesanti.
La ubicazione della nuova edilizia non sarebbe erronea: solo per il quartiere popolare a Nord-Ovest sarebbe stato meglio assegnare una zona a valle più pianeggiante.
Nell'interno della città anche qui un eccesso di demolizioni senza una logica distribuzione e connessione.
Tali demolizioni investono anche la zona monumentale dalla strada Guglielmo alla omonima piazza fino al quartiere della Ciambra a proposito del quale è da osservare quanto fu detto per i progetti precedenti.
Dal confronto con i problemi che essi erano chiamati a risolvere appare chiaramente come nessuno dei concorrenti, pur portando notevole e volenteroso contributo di idee, di studi, di dati e di lavoro, ha saputo rispondere adeguatamente a tutti i lati del problema: sia lasciandone insoluti alcuni sia proponendo per altri lati soluzioni sproporzionate al tema.

Dall'esame comparativo dei singoli progetti appare come il progetto 3CDZ possieda doti di superiorità sì da distanziarsi molto dagli altri 3 i quali si possono considerare su di uno stesso piano sia per i concetti informativi che per le analogie delle soluzioni.
Ciò valutato la Commissione delibera all'unanimità di non assegnare il primo premio di lire 12.000. Di assegnare invece il secondo premio di lire 5.000 al progetto 3CDZ e di premiare ex aequo i progetti TUAM NESCIS, EDIFICARE, REGALIS con 3 premi di Lire 3.000 ciascuno, rimpiangendo che i termini del bando non consentano di distanziare maggiormente il progetto 3CDZ dagli altri pur riconoscendo non doverglisi assegnare il 1° premio.
Aperte le buste risulta che:
al progetto 3CDZ corrispondono i nomi [trascritti a penna in tondo]: ing. Arturo Casella, ing. Nino del Bosco, ing. Vittorio Ziino;
al progetto TUAM NESCIS corrispondono i nomi [trascritti a penna in tondo]: arch. Luigi Epifanio, ing. Emilio Ferrara, arch. Ferdinando Stassi;
al progetto EDIFICARE corrispondono i nomi [trascritti a penna in tondo]: arch. Giuseppe Vittorio Ugo, arch. Felice Palumbo, arch. Michele Nicastro, arch. Pietro Orlando;
al progetto REGALIS corrispondono i nomi [trascritti a penna in tondo]: ing. Edoardo Caracciolo, ing. Manlio Carrao, ing. Riccardo Gesugrande.
Tutti i suddetti concorrenti si trovano nelle condizioni previste dal bando e nessuna deficienza formale si oppone al conferimento dei premi.
Con il giudizio sui progetti potrebbe considerarsi esaurito il compito della Commissione se questa non credesse opportuno, pregata dall'Ill.mo Sig. Podestà, aggiungere alcune precisazioni sui concetti che potranno guidare alla compilazione di un piano definitivo.
Già si è detto nelle Premesse circa l'opportunità di deviare a valle e a monte il traffico di transito. Aggiungo che, mentre la deviazione a monte (la quale più che altro costituirà una panoramica) dovrà necessariamente dipartirsi dal punto più alto della strada attuale e quindi all'ingresso stesso della città; la deviazione a valle invece è bene si diparta da una delle ultime curve di risvolto della strada palermitana per poi prendere quota lentamente lambendo la base del colle scosceso che sopporta la città senza però troppo discostarsi da questa. Potrà inoltre passare a non molta distanza dalla Stazione Ferroviaria in modo da essere di utilità anche ad un eventuale scalo merci.
Circa l'ubicazione dei nuovi quartieri è da precisare ancora una volta come appaia assolutamente necessario alla conservazione dell'aspetto dei luoghi per chi guarda dalla strada palermitana, che il versante Est e Nord-Est rimanga sgombro di costruzioni come una gran zona di protezione del paesaggio.
Verso Sud-Ovest invece staccato dalle zone verdi già esistenti e compiutamente ampliate (area comunale di S. Castrense e area demaniale attigua al quartiere del Carmine) può essere composto un quartiere semintensivo ben collegato con il corso mediante una strada che prolungata potrà raggiungere la stazione.
Nelle zone verdi o in zona attigua a queste potrà trovar posto un edificio scolastico, la casa Balilla e eventualmente un edificio con bagni pubblici con piscina scoperta.
Più a Ovest, ancora in zona S. Venero potrà ubicarsi il mercato principale e più in basso il campo sportivo dove già alcuni concorrenti lo hanno previsto.
Una zona di ville con qualche albergo potrà essere distribuita a monte in località tiro a segno in modo da affacciarsi sul panorama della Conca d'oro.
Un altro edificio scolastico potrà trovar posto sopra il quartiere Carrubella ed eventualmente un altro ancora a monte della zona Venero.
Nell'interno della città, mentre qualche allargamento del corso appare necessario, grandi tagli viari nella compagine edilizia appaiono invece superflui ed anzi dannosi. A qualche buona soluzione dei concorrenti è da aggiungere una attenta opera di risanamento per *diradamento edilizio* operando più nell'interno degli isolati che sui margini stradali, creando larghi e piazzette di respiro senza pretendere di ottenere rigidi allineamenti e rettifili che contrasterebbero con l'andamento attuale dell'edilizia.
È da ricordare inoltre che queste opere di risanamento per diradamento devono essere coordinate e confortate da una decisa e ferma opera di politica igienica.
Molte volte il piccone demolitore è superfluo: ad esso possono essere sostituite delle ferme disposizioni di polizia urbana dettate caso per caso da una commissione igienica apposita la quale tolga il permesso di abitabilità a quelle case che non raggiungono il minimo d'igiene indispensabile alla vita.
In fine quanto alla zona della Ciambra è da insistere sulla necessità di risolvere il problema basandosi su di un piede di economia di pratica realizzazione che consenta, di dare il giusto respiro alla zona absidale del Duomo facilitando nel contempo le comunicazioni, ma senza giungere alla completa distruzione del quartiere. Una piazza sulla quale si affacciano le absidi può dunque essere creata: è da evitarsi però un tipo planimetrico troppo rigido e regolare mentre ci si può accontentare di un sapiente taglio nelle casupole esistenti.
La parete Nord del quartiere è bene sia conservata in quanto che essa, funzionando come un diaframma contribuisce a separare dal corso la zona religiosa racchiudendola in un ambiente silenzioso. Le comunicazioni col corso potranno essere facilitate o con qualche allargamento stradale o, meglio ancora, con dei passaggi a porticato a giorno i quali consentono sempre la continuità edilizia del lato Sud della strada.
Qualche -balcone panoramico- sulla sottoposta Conca d'oro può essere aperto.
Infine nelle ricostruzioni eventuali si tenga sempre un tono edilizio minore senza pretesa, ben commisurato nei volumi alle costruzioni esistenti.
Nel regolamento edilizio si tenga presente un tipo di zonizzazione modesto e piuttosto estensivo che intensivo. Le ricostruzioni nel centro possono prevedersi con un massimo di quattro piani. Le nuove costruzioni nei quartieri periferici potranno avere tre piani, vietando i corpi di fabbrica a cortile chiuso. Infine le case a schiera e le ville dovranno accontentarsi di due soli piani, compreso il terreno.
La Commissione infine, nonostante che il concorso non abbia potuto dare per risultato il progetto definitivo, rinnova, nel chiudere il suo lavoro, il plauso per l'iniziativa dell'Amministrazione Comunale. Tale iniziativa, che può

essere di esempio ad altre città, ha contribuito ad agitare il problema urbanistico, è stata feconda certo di buoni frutti ed infine ha dato un nuovo contributo alla diffusione di quella coscienza urbanistica senza la quale non è possibile una vita urbana sana e moderna.

DOCUMENTO N. 2

Comune di Monreale
Ufficio tecnico
Piano di risanamento e piano regolatore della città di Monreale

RELAZIONE

Premessa

In questi anni luminosi di passione fascista, la città di Monreale è entrata - dopo lunghissimo sonno - in una fase di travaglio e tende a conquistare il posto che le compete nel quadro rinnovato della vita nazionale.
Il lungo, decadente, abbandono in cui giacque nel passato fece sì che oggi ha bisogno di ricostruire fin dalle fondamenta gli elementi tutti del suo risorgimento civico, e, per sua fortuna, le AMMINISTRAZIONI FASCISTE che si sono succedute al Palazzo di Città, pur fra difficoltà enormi, specialmente di natura finanziaria, si sono messe con impegno e buona volontà ad assecondare il bisogno da tutti sentito, di guadagnare il tempo perduto, onde la Città, nota in tutto il mondo per i suoi preziosi monumenti e per le sue bellezze panoramiche, possa darsi una veste e un attrezzamento degni della sua importanza sopratutto turistica.
Il D.M. del 26 novembre 1936 in virtù del quale la Città, unitamente alla vicina capitale, si dichiara stazione di Turismo, giunge opportuno per vieppiù spronare gli enti pubblici e i privati nel movimento di rinascita.
L'ON. Podestà, coadiuvato anche da questo Ufficio, ben si mostra all'altezza del momento, spronando ogni attività e ogni energia che, con vero intelletto di amore, indirizza verso le mete segnate dalla storia e dalla natura, che chiamano ad un più glorioso destino.
Allo scopo di rendere più facile e più chiara la comprensione del programma che questa ON.le Amministrazione si propone di attuare nel più breve tempo possibile, credesi opportuno far precedere alcune notizie di carattere storico, geografico, artistico, economico e statistico, le quali formano, per così dire, lo sfondo necessario da tener presente perché il progetto, già studiato, che costituisce il primo passo d'una vasta attività rinnovatrice, abbia conveniente risalto.

Parte prima

Ubicazione della città
La città di Monreale si stende sui fianchi meridionali del Monte Caputo, all'altitudine media di m. 300 e guarda verso la Conca d'Oro da Palermo fino al Capo Gallo e verso la vallata del fiume Oreto fino alle Madonie. La parte settentrionale della Conca e il Monte Pellegrino non sono visibili dal centro abitato perché la veduta n'è impedita dallo stesso Monte Caputo che, prolungandosi a guisa di contrafforte, funziona anche da scudo perché protegge la Città dai noiosi venti di provenienza settentrionale.
Dista km. 7 da Palermo e km. 9 dal mare Tirreno.
La Città è magnificamente soleggiata. Dal punto di vista climatico non differisce da Palermo il cui clima risulta il più dolce e il più costante d'Italia. Infatti secondo i dati dell'Ufficio Centrale di Metereologia e geodinamica, la temperatura media annuale per Palermo dà gradi centigradi 17,4, la media più alta, dalla quale si scende fino alla minima che dà Torino con gradi 11,9. Dal 1871 al 1907 la differenza fra la temperatura media invernale e quella estiva è stata per Palermo 12,7, mentre per Torino 20,1, per Milano 20,8, per Venezia 19,4, per Genova 15, per Bologna 18,4, per Firenze 17,6, per Ancona 18, per Roma 16,1, per Napoli 14,4, per Lecce 14,8, per Sassari 14,1. Per gli anni successivi al 1907, Palermo offre costantemente la minore differenza fra la temperatura media invernale e quella estiva in confronto alle altre Città che sono centri di osservazioni metereologiche e geodinamiche e ciò dimostra che in Palermo e quindi anche in Monreale e, possiamo dire, in tutta la Sicilia, si cade meno che altrove negli eccessi di caldo e di freddo e quindi il suo clima è il più costante di tutta l'Italia.

Cenni storici
La storia di Monreale si svolge tutta attorno al suo Arcivescovado e alla sua Chiesa di S. Maria La Nuova, ed è storia che non è scevra d'importanza e d'interesse.
Il Re normanno Guglielmo II, affascinato dalla Suprema bellezza di quella rupe ch'è, diciamo così, un organo del Monte Caputo che si protende sulla Conca d'Oro, volle costruire la superba basilica, intorno alla quale tante leggende si formarono fra cui quella che un autentico Angelo, mandato dal Signore in veste d'operaio, vi lavorò con grande amore, e questi, mentre tutti i giorni si presentava al lavoro mostrando diligenza e perizia, sorprendenti, al sabato, non si presentava a riscuotere il suo salario.
Attorno alla Chiesa si formò un piccolo centro abitato e ai lati di esso sorsero un piccolo palazzo reale, attiguamente all'attuale sede municipale, terminato da due torri e vagamente traforato da snelle finestre a sesto acuto, e un convento che fu affidato ai PP. Benedettini.
Questo gruppo di edifici era circondato da mura con dodici torri, gli avanzi delle quali ci attestano ancor oggi, della loro maestosità.
Vicino il palazzo reale, dietro le absidi del Duomo, si venne formando un rione denominato Ciambra - quello che oggi è in progetto di demolizione per risanamento - che, secondo ogni probabilità, doveva, in quei tempi molto andati, ospitare il personale al servizio del re a giudicare anche dalla denominazione «Ciambra» rimasta fino ad oggi, cioè *Chambre* corte del Re.
Della vita di Monreale di varii secoli ben poco, in verità, apprendiamo dalla storia, ma è probabile che dovettero svilupparsi rapporti del tutto speciali e peculiari fra l'elemento clericale e quello laicale, attraverso lotte che se pur non hanno lasciato tracce, almeno per ora, visibili nella storia, non dovettero mancare, a giudicare da vari indizi

che qui non è il caso di rilevare, e dovettero, esse lotte, svilupparsi in una direzione che, più tardi e in altri luoghi, andarono a sboccare nella moderna concezione dei rapporti fra Chiesa e Stato.
Comunque, nel '600, troviamo che l'antico palazzo di Guglielmo II diviene residenza del Pretore, indizio, questo, che il gruppo urbano che si era venuto formando attorno alle costruzioni medievali, affermava la sua indipendenza di fronte all'autorità ecclesiastica.
Verso la fine del '500 fu costruita la strda che unisce Palermo a Monreale- ampliata e abellita, poi, nel '700- e nella quale immetteva l'attuale Corso Calatafimi, anche allora magnifica strada molto ampia, alberata e fiancheggiata da fontane e palazzi per villeggiatura, primo tronco dell'unica strada che conduceva fino a Trapani, toccando i comuni più importanti della Sicilia Occidentale.
La città comincia a prendere una fisionomia decisamente propria, propria nel senso che non è più soltanto l'aggregato intorno al Duomo e quindi entità esclusivamente caratterizzata dagli interessi dipendenti dal gruppo di costruzioni monastico-medievali, bensì città a sè con aspetto definito da altri interessi gravitanti estraneamente all'altro gruppo d'interessi, nella prima metà del '600.
Se molte chiese e costruzioni religiose, talora di grande importanza architettonica e artistica, dopo la controriforma, a simiglianza di quanto avveniva nei centri urbani vicini, stanno a dimostrare, pensiamo, che il vivo sentimento religioso della popolazione si sfogava con proprie audaci iniziative che, pur assecondate dagli organi ecclesiastici, affermano l'esistenza d'interessi che non costituivano più diretta emanazione dell'Arcivescovado e fin d'allora la Città comincia a definirsi con le attuali caratteristiche.
Essa si andò distendendo, in forma molto allungata col senso Est-Ovest lungo la strada Palermo-Trapani, cioè l'asse lungo il quale si svilupparono i suoi nuovi interessi.
Oggi la città è distinta in cinque rioni che sono:
1°) Rione Ciambra, comprendente l'importantissimo gruppo monumentale medioevale (Duomo, Convento, Arcivescovado) con gli annessi giardini e i resti delle fortificazioni e del Palazzo Reale.
2°) Rione Carrubella con la relativa porta che serviva a mettere in comunione le falde del monte Caputo con il Contado.
3°) Rione Turba.
4°) Rione Venero con la porta omonima che metteva in comunicazione la Città con il contado che, del pari, denominavasi Venero e attraverso cui passava la strada per Partinico.
5°) Il rione di più recente formazione che sorge sopra uno sprone verde che si lancia sulla Conca d'Oro.
Oltre alle porte cennate Carrubella e Venero, vi erano queste altre:
– Porta S.Michele attraverso cui penetrava il traffico proveniente da Palermo anche per il transito diretto verso la Sicilia Occidentale.
– Porta Belvedere da cui il traffico di transito, dopo di essere penetrato in Città, usciva per dirigersi verso Trapani.
– Porta Cappuccini che aveva funzioni prevalentemente locali.

Sguardo d'insieme sull'architetura
Oltre al nucleo più importante delle costruzioni sacre e profane medio-evali, Monreale possiede ben sei chiese monumentali dichiarate monumenti nazionali, cioè:
1°) Chiesa del SS. Crocifisso o Collegiata.
2°) Chiesa del Monte e dei Bianchi.
3°) S.Maria dell'Orto.
4°) Chiesa dell'Itria.
5°) Chiesa di S.Castronze.
6°) L'oratorio degli Agonizzanti.
Tutte queste chiese, tranne qualche portale di notevole pregio, si presentano esternamente nude, mentre all'interno hanno un grande valore artistico.
Degno di speciale menzione per il suo valore architettonico è il prospetto posteriore del Collegio di Maria di un caratteristico barocco che non risente di quell'influenza spagnuola della quale, più o meno, risentivano le correnti architettoniche italiane.
Nel gruppo di costruzioni monumentali vanno compresi l'Albergo dei Poveri, con la sua austera facciata neo-classica, e alcuni avanzi delle porte.
Attraverso queste monumentali costruzioni s'insinuano moltissime costruzioni a piccole masse, inestetiche, a tipo prettamente campagnolo, di guisa che dall'insieme risulta un quadro bizzarro del grandioso e del minuscolo che, nel contrasto stridente, l'uno appare più grande e l'altro più piccolo di quello che realmente sono.

Comunicazioni
Le comunicazioni della Città con i Comuni circonvicini e con le frazioni sparse lungo tutto il suo vasto territorio sono di un'assoluta deficienza e tale, da inceppare l'attivissimo traffico che si svolge intorno ed attraverso ad essa.
Si può ben affermare che le sue strade di traffico sono ancora quelle che esistevano quando Monreale, nella prima metà del '600, arditamente si slanciava verso il progresso.
Ma se allora poteva sembrare imponente il suo patrimonio di viabilità, oggi quanto, di fronte allo sviluppo economico e alle nuove esigenze, risultano assolutamente inadeguate. È forse dovuto, almeno in gran parte, a questa inadeguatezza, il fatto che gran parte del traffico di Palermo con la Sicilia Occidentale è deviato dalla strada Palermo-Monreale-Borgetto-Partinico, che è la più breve (Km.29) a quelle più lunghe della Palermo-Uditore-Bellolampo-Montelepre-Partinico (Km.34) o della litoranea che passa per Sferracavallo, Isola delle Femine, Capaci, Terrasini e Partinico (Km.50).
Oltremodo infelici, poi, sono le comunicazioni del centro urbano con le frazioni.

Densità della popolazione
Mentre la densità della popolazione in rapporto al territorio monrealese è di appena... figurando fra i comuni che hanno più bassa popolazione relativa, quella del centro urbano è di circa 625 per ettaro comprendendo tanto la superficie fabbricata come quella destinata a strade e piazze. Or, se si tiene conto anche delle vaste aree occupate dalle molte costruzioni monumentali ed edifici non destinati ad abitazione, la densità media di popolazione del centro urbano viene a porre Monreale fra i Comuni del suo rango che hanno la popolazione più agglomerata. In qualche rione la media predetta viene di molto superata.

Ciò, forse, è dovuto, in gran parte al fatto che la Città, espandendosi a mezza costa, ha dovuto dar posto alla sua crescente popolazione in uno spazio limitato, giacchè in passato non si è curato di creare le condizioni necessarie per l'ampliamento verso il monte, onde si ebbe quello sviluppo lineare lungo i margini della strada nazionale, sviluppo così incomodo che non potè adeguarsi allo sviluppo della popolazione, onde il soverchio addensamento di questa.
Se si considera, poi, che le costruzioni sorgenti sull'angusto territorio sono in grandissima prevalenza a piano terreno o tutt'al più a primo e secondo piano, cioè con sfruttamento minimo dell'aria in senso verticale si deve necessariamente indurre facendo la distribuzione della popolazione per vani, ciascuno di questi deve risultare occupato da un numero eccessivo di abitanti, ciò che grandemente nuoce all'igiene e anche alla morale in quanto non può non farci presumere, in molti casi, una pericolosa promiscuità.

Parte seconda

Problemi fondamentali
I problemi fondamentali da risolversi inerentemente al risorgimento della Città, così vivamente desiderati dall'Amministrazione e dalla Cittadinanza e assecondati dalle superiori Autorità, a giudizio di questo Ufficio, vanno inquadrati nelle seguenti tre categorie:
1°) Problemi inerenti al movimento turistico.
2°) Problemi inerenti allo sviluppo di una stazione climatica.
3°) Problemi inerenti alla economia locale, ch'è di natura prevalentemente agricola.

Intorno alla prima categoria di problemi, sarebbe ozioso voler dimostrare che l'importanza turistica della Città è di primissimo ordine e che ogni forestiere che tocca terra siciliana non saprebbe fare a meno di una visita specialmente al Duomo. Sono problemi di carattere prevalentemente tecnico da risolvere, e dovrebbero mirare a due obbiettivi:
a) scoprire i monumenti in gran parte soffocati fra indecenti catapecchie e fare in modo che mentre il turista visita detti monumenti possa anche ammirare le fantastiche bellezze di un panorama che non à l'uguale, svolgentesi, con motivi sempre nuovi, sulla famosissima Conca d'Oro, fino al mare, e fino a lontane montagne cincischiate sul puro cobalto e sull'opale di un cielo d'eterna primavera. Oggi, invece, chi entra nella zona monumentale di Monreale non vede altro, possiamo dire, che il cielo che gli sta sulla testa e sempre catapecchie che annullano o sminuiscono il senso d'ammirazione che avranno potuto suscitare i monumenti.
b) Fare in modo che il forestiere possa trattenersi nella Città. La grande vicinanza di Palermo (appena sette Km.) anche essa male attrezzata turisticamente, ma sempre in grado di offrire attrattive e comodità ben maggiori di quelli che Monreale non può, costituisce certamente un ostacolo, ma non tale da soverchiamente preoccupare. La Città sembra, in atto, fatta appositamente per allontanare da sé i forestieri al più presto possibile, nessuna comodità e nessuna attrattiva ad essi offrendo, neppure le possibilità di consumare qualcosa in un caffè o in un ristorante possibili. È come una bellissima donna che si nasconde entro un bruttissimo tabarro, la quale non mettendo in vista le sue grazie e i suoi incanti non riesce ad interessare alcuno.

In ordine alla seconda categoria di problemi, che dobbiamo considerare strettamente collegati con quelli di prima, tranne la materia prima, c'è tutto da fare. E la materia prima è costituita dal suo clima eccellente. *L'binterland* palermitano è famoso in tutto il mondo per il suo clima salutare che, da secoli, viene indicato per la cura di non poche malattie.
È opportuno qui ricordare che nel 1897 dalla direzione della celebre rivista medica di Londra LANCET, fu appositamente mandato in Sicilia il Dott. Lindsoy per eseguirvi una inchiesta allo scopo di accertare le condizioni dell'isola come stazione climatica e tale inviato speciale, in una serie di dotti articoli, mise in evidenza le speciali condizioni di salubrità della Sicilia e specialmente dell'*binterland* palermitano, consigliandone il clima per gli affetti da malattie che richiedono speciale influenza tonica, cioè affezioni tubercolari e in genere linfatiche o scrofolose, nonchè per quelle che richiedono influenza sedativa, sul sistema nervoso come alcuni stati nevrestenici, alcune varietà di asma, affezioni spasmodiche del laringe, etc.
Se questa naturale immensa ricchezza fosse stata valorizzata e quindi una conveniente attrezzatura in tale senso ci fosse stata, da secoli *l'binterland* palermitano sarebbe stato il convalescenziario del mondo e come tale avrebbe attirato la classe più ambita dei forestieri, cioè ricchi che chiedono alle plaghe più salutari del mondo la loro guarigione con lunghi soggiorni a somme considerevoli.
L'ignavia nostra ha allontanato questa copiosa sorgente di ricchezza, ma il clima e i panorami e i monumenti rimangono sempre a noi come possibilità sempre presente di tramutarsi da sterili, o quasi, motivo di orgoglio campanilistico e fonte viva di arricchimento proveniente da un movimento commerciale industriale da noi, finora, quasi del tutto sconosciuto.
Per gli ammalati peregrinanti in cerca di salute non è la grande città che può attirare, ma la vicinanza di essa è un elemento di primaria importanza.
Or Monreale, ha, indubbiamente, i migliori requisiti per divenire stazione climatica di prim'ordine. Il clima dolce sufficientemente riparato dalle montagne circostanti dai venti molesti specialmente settentrionali e sufficientemente ventilato per cui l'eterna primavera non ha mai sbalzi eccessivi e sterzate pericolose, la vicinanza della grande città con la quale ha comunicazioni comode e rapide, che potrebbero ancora migliorarsi il contorno dei panorami incantevoli e dei monumenti che interessano la storia e l'architettura, ha insomma, tutto quello che la natura e l'antichità può offrire, ma non ha, e quant'è il più importante, quello che l'industria umana è capace di creare e ha saputo creare attorno ad altri centri di gran lunga meno interessanti, eppur valorizzati da costituire la ricchezza e la prosperità di intere regioni.
L'Amministrazione e questo Ufficio, pur non facendosi illusioni sulla vastità e sulle difficoltà di questi problemi,

non perdono di vista la possibilità di creare la stazione climatica e in tale senso, anche, volgono la loro attenzione e il loro studio.

Circa la terza categoria di problemi osservasi che la vita economica di Monreale non trae che ben trascurabile beneficio dall'industria del forestiero, perchè, come si è detto, i molti forestieri che vi affluiscono non vi sostano che per il tempo appen necessario per una rapida visita ai principali monumenti e subito fanno fanno ritorno a Palermo senza nulla lasciare al commercio locale perchè nulla trovano che li possa interessare e li inviti a spendere, nulla che li trattenga sia pure per una semplice passeggiata all'interno o all'esterno della Città per mancanza assoluta di strade che offrono qualche cosa di gradito. Di guisa che l'economia locale è tutta basata e rinchiusa sull'agricoltura e sul traffico agricolo che si dimostra attivo e di una certa importanza.
Or se l'Amministrazione Comunale opportunamente mira a dare vigoroso impulso e sviluppo all'industria del forestiere, cioè a creare nuove fonti di ricchezza e di benessere per la cittadinanza, non può, per questo, trascurare i bisogni della vita agricola che sono e saranno sempre per Monreale di primaria importanza, perchè fa capo ad essa il traffico dei prodotti d'un vasto territorio ch'è di notevole importanza.
Anche in questo campo esistono gravi ed urgenti problemi da risolvere perchè il traffico è gravemente inceppato e compromesso da inadeguato sviluppo della viabilità e dai mezzi di trasporto.
Lo studio di questa Amministrazione e di questo Ufficio, verte anche per questa direzione.

Concorso dell'industria privata
L'Amministrazione Comunale, decisa com'è a far di tutto per *creare* alla Città le condizioni indispnsabili perchè il movimento dei forestieri, nel suo doppio senso turistico e climatico, possa svilupparsi in modo da potere efficacemente giovare alla economia locale, non può, da sola, raggiungere in pieno i suoi patriottici obiettivi se non viene affiancata e, in certo modo, incoraggiata dalla privata iniziativa. Il Comune non può promuovere alberghi e locali pubblici di ritrovo e di divertimenti, villini per lunghi soggiorni, ecc.; tutto questo è demandato alla privata speculazione onde è ai singoli cittadini che spetta lo studio di come meglio e più proficuamente sfruttare la gran fonte di ricchezza di cui la natura e la storia hanno voluto dotare queste contrade.

Piani di risanamento, di ampliamento e regionale
Questo Ufficio, che sempre più si sforza di essere il fedele interprete dei valori dell'On. Amministrazione e delle superiori Autorità partecipa con vivo entusiasmo all'opera di rinnovamento civico per la parte che gli compete. Esso lavora attivamente intorno a tre piani (di Risanamento, di Ampliamento e Regionale) che nella loro concatenazione rappresenteranno la traduzione tecnica del pensiero dell'Amministrazione e delle Autorità quale precedentemente ho cercato di abbozzare.
Piano di risanamento - I rioni della Città sono tutti in pessime condizioni igieniche onde è necessario che il piccone demolitore cada su tutti. Nella terza parte del presente studio esporrò più dettagliatamente il modo e i varii tempi del progettato risanamento, qui è d'uopo solamente notare che il piano di risanamento, cadendo in tutti i rioni, dell'attuale abitato è anche piano regolatore onde le demolizioni e le ricostruzioni che saranno per farsi, rispondono al doppio criterio di rimuovere le attuali diffuse cause d'insalubrità e di sistemare i nuovi rioni giusta una più moderna visione dei bisogni urbanistici.
Nel programma di risanamento non può omettersi la fognatura, la quale, malgrado il rinnovamento dei tratti più inquinati, e malgrado l'esistenza d'importanti gallerie per lo smaltimento delle acque piovane di quelle provenienti dal monte, non si può dire risponda ai dettami dell'igiene, onde il sottosuolo non è ancora esente da inquinamento specialmente perchè gran parte delle tubolature che convogliano i liquami sono di argilla o di più in vari tratti sono quasi a contatto con le tubolature delle acque potabili pure di argilla. L'Amministrazione prima di volgere il pensiero a un più ampio risanamento s'era preoccupata dell'acquedotto e della fognatura,onde questi due problemi che si connettono al risanamento, hanno avuto, in precedenza, la loro soluzione, avendo avuto il progetto dell'acquedotto le superiori approvazioni di massima e l'altro della fognatura essendo in corso di studio e di approvazione, sicchè mentre, amministrativamente, camminano da soli,idealmente fanno parte organica del risanamento.
È ancora da osservare che l'Amministrazione ha giustamente tenuto presente le condizioni degli sfrattati per causa del risanamento e ha voluto evitare l'errore nel quale sono cadute altre Città, non esclusa Palermo, le quali, non provvedendo adeguatamente agli alloggi degli sfrattati, hanno ottenuto il risultato poco edificante che mentre si risanava una zona si peggioravano le condizioni igieniche di altre zone perchè si veniva a rendere più densa la popolazione dei quartieri più popolari e più insalubri. A questo errore si è ovviati nella nostra progettazione, provvedendo alla costruzione di case e villini popolari in quantità sufficienti per accogliere tutti gli sfrattati. Dette case popolari sorgeranno fuori l'attuale abitato, non già in una area a caso scelta, sibbene tenendo presente il piano di ampliamento che è allo studio.
Piano di ampliamento - Il risanamento importerà sfollamento dell'attuale abitato e in previsione, inoltre, d'un maggiore incremento della popolazione si rende necessario l'allargamento dei confini della città. Ecco la necessità del piano di ampliamento che forma, non meno che gli altri problemi, oggetto di amorevoli studi da parte di questo Ufficio. L'Ampliamento non è ancora fissato in progetto tecnico, ma l'idea direttiva di quello che sarà esiste e la sua traduzione in espressione topografica non è che questione del tempo necessario per gli studi e i calcoli dei dettagli. Pertanto possiamo find'ora annunciare come primizia, che il nucleo urbano sarà collegato per mezzo di due strade, al piccolo Santuario delle Croci che sorge in alto, sulla Montagna, in posizione che domina la Città da tutti i punti e da cui si abbraccia e si gode un panorama più completo e come tale più suggestivo, che non potrà non attirare i forestieri che, oggi, si limitano a mandargli da lontano un'occhiata di ammirazione, non trovando alcun mezzo comodo per accedervi. Inoltre, una strada di circumvallazione sarà costruita, la quale, a mon-

te, a valle, offrirà un agevole transito al traffico e a coloro che vogliono inebbriarsi delle bellezze della natura.
Detta strada in quella parte che costituirà come la base di quel triangolo formato con le altre due di accesso al Santuario formerà la spina dorsale di un nuovo rione di ampliamento che sarà il primo a formarsi con gli sfrattati del Risanamento, utilizzando tutto quello spazio pianeggiante che si stende lungo il muro di cinta, dell'antica Città.
Piano regionale - Anche per questo, che sarà redatto in un terzo momento, non mancano le idee direttrici che mirano a migliorare le comunicazioni esistenti con i Comuni circovicini e a creame delle nuove richieste dal traffico molto intenso d'una plaga operosissima e fertilissima, senza perdere di vista il criterio panoramico, giacchè è sempre da tener conto che il panorama, il clima e i monumenti costituiscono per Monreale un'importantissima fonte di ricchezza. La circumvallazione prevista nel piano di ampliamento non sarà solo a servizio della Città ampliata per migliorarne la circolazione con l'immissione in essa delle varie trasversali costitute dal prolungamento di vie attuali o di alra in progettazione, ma sarà anche a servizio della sistemazione regionale, comunicandosi per molti versi e saldandosi ad Est a Nord e a Sud con la nazionale Palermo-Trapani.

Dal sopra detto chiaramente risulta che questo Ufficio nella redazione dei singoli progetti, non ha proceduto e non procede con soluzioni parziali, e inorganiche che potrebbero talora risultare di ostacolo a più vaste e più generali comprensioni. Esso si muove entro le linee di un grandioso programma di rinnovamento civico per la cui attuazione procede a stralci – stralci nel senso di parziali attuazioni di ciò che esiste potenzialmente – dando la precedenza a quello ch'è più urgente e più necessario e come tale più vivamente reclamato. Di guisa che i progetti che il presente precedono e quelli che seguiranno fanno parte di un tutto organico che ci assicura contro la possibilità d'incorrere nella dispersione di studi, di lavori e di denaro pubblico.

Parte terza

Il risanamento
L'effettuazione dei grandiosi progetti richiede sempre tempo e mezzi finanziari che non possono improvvisarsi da un momento all'altro onde l'On. Podestà, di concerto con l'Autorità Tutoria, ha creduto d'iniziare la vasta opera di rinnovamento edilizio e urbanistico con l'affrontare il problema del Risanamento che possiamo considerare basilare e il più urgente fra tutti i problemi dei quali si è fatto un cenno molto fugace.
L'esecuzione di tutto il piano di Risanamento si è previsto in 20 anni e si svolgerà in cinque tempi e ogni tempo assorbirà circa un quadriennio, naturalmente cominciando da quello ch'è più necessario e più urgente per arrivare, via via, a quello che meno urgente e meno necessario si giudica.
Seguendo tale criterio, abbiamo:
Primo tempo
1°) Esproprio totale dei terreni e dei fabbricati siti nel Rione Turba a monte della Piazza Guglielmo e precisamente delle proprietà descritte alle particelle 2160-2161-2159-2153-2158-3480-3490-2157-3497-3491-3492-3493-3494-3495-3496-3482-3483-3484-2151-2150 ed ai mappali 409-408-407-3545-420-380-379-378-377-376-226-388-390-391-392-393-387-389-3543-3544-3547-3566-399-398-397-396-395-394 (v. foglio N.2 del piano parcellare) i cui suoli di risulta saranno destinati per la costruzione delle case popolari per gli sfrattati delle abitazioni del Rione Ciambra e dello stesso Rione Turba.
2°) Esproprio totale degli immobili del Rione Ciambra, descritti ai mappali 1992-1993-1995-1996-1997-1998-1991-1989-1987-3478-1986-1941-1942-1943-1945-3476-1947-1946-3477-1948-1950-1951-1976-1975-1979-1981-1982-1983-1984-1985-1988-1954-1952-1953-1955-1956-1957-1958-1959-1960-1961-1962-1963-1964-1965-1966-1967-1968-1971-1975-3556-1939-3261-3262-3475-1938-1937-3474-1936-1932-1935-1934-1933-1931-1930-1929-1927-1925-1924-1922-3541-1921-1945- ed ai parcellari N.3473-3542-3539. (Vedi foglio N.1 del piano parcellare).
3°) Sistemazione dei terreni di risulta, compresa la pavimentazione stradale e fognature.
Secondo tempo
1°) Esproprio degli immobili indicati nel Foglio N.3 del piano parcellare con i mappali n.240 (esproprio parziale)-223-227-226-219-220-221-222-185-184-344-339-338-342-343-357-391-359-360-363-366-364-365-367-480-479-478-495-496-497-498-499-501-509-209-210-211-107-108-109-110-111-112-113-114-115-116-117-50-42-11-12-13-14-15-16-17-18-19- (espropri totali) ed ai parcellari 3489-3487-2154-2152-2155-357-340-341.
Tempo terzo
1°) Esproprio degli immobili compresi nel Rione Ciambra nella Via P.Novelli indicati nello alligato al foglio N.4 del piano parcellare di mappa ai numeri:202-203-2054-D-(esproprio totale) 2026-2030- 2032-2034-2037-2038- E-(esproprio parziale) 2056-2057-2059-3479-2060-2064-2062-2069-2067-2066-2064-2065-2063-2071-2072-2074-2075-2149-2076-2077-2078-2079-2080-2081-2082-2083-2084-2085-(espropri totali) ed ai parcellari 3533-2054-3534-3535-3536-3537-3538-(espropri totali).
2°) Sistemazione stradale c.s.
Quarto tempo
Esproprio degli immobili compresi nel Corso P.Novelli nei pressi del Largo Arancio e dell'Ospedale indicati nel Foglio N.5 del piano parcellare con i mappali 1729-1730-1735-2124-2126 / 2125-1876-1877-1879-1880-1881-1890-1889 / 1891-1892-1893-1894-1895-1897-1898-1900-1901-1902 (espropri totali).
2°) Sistemazione stradale c.s.
Quinto tempo
1°) Esproprio, demolizione e sistemazione dei terreni di risulta degli immobili compresi nel prolungamento della Via Balzi-Via Lanzi sino alla Via Provinciale ed indicati nel piano parcellare come sopra al Foglio N.6 con i mappali 1313-1316-3450-1317-3235-1318- 1322-1323-1324 / 1328-1329-1330-1331-1332-1333-1334-1335-1341-1342 / 3561 / 1431-3238 / 1425-1423-1422-1424-1421 / 1410-1411-1412-1413-1414-1415-1409-3451 / 1394-2185-1393-1392 ai parcellari 2170-3501-1432-1429-3516-3504-3503-3505-3548.

2°) Sistemazione stradale c.s.
La prima tappa del risanamento
Le ragioni che hanno determinato l'Amministrazione a iniziare il risanamento della Città del Rione Ciambra sono due e tutt'e due di estrema importanza; perchè il Rione Ciambra,è, fra tutti i rioni, nelle peggiori condizioni igieniche e sanitarie, com'è dimostrato dalla sua più alta mortalità e perchè è il rione che soffoca e deturpa il monumento più insigne della Città. Esso, infatti, è un informe aggregato di casupole e catapecchie in condizioni veramente lacrimevoli che si addossa intorno all'abside della Cattedrale,attraversato da viuzze larghe appena due o tre metri, che associa in un tutto ripugnante il miserevole e nauseabondo col solenne e magnifico.
Il risanamento consiste nella demolizione di tutto il rione e nella costituzione di una zona verde nell'area di risulta. In tal modo oltre a sopprimere un focolaio di infezioni, si ridona al monumentale tempio quella superba prospettiva sulla Conca d'Oro, che fu tanto magnificata dal Lello.
Inoltre si viene, per così dire, automaticamente a formare lungo il ciglio del baluardo, su cui si erige l'insigne monumento, una magnifica strada turistico-panoramica da cui si domina la Conca d'Oro, strada la cui sistemazione non potrà tardare.

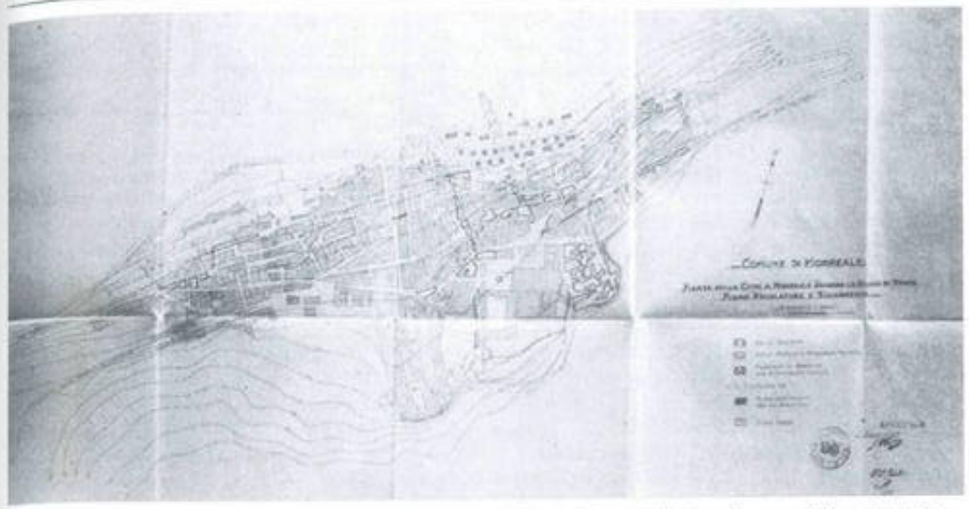
Il risanamento trae seco fatalmente un altro problema: nel Rione Ciambra abitano, in atto, ben 150 famiglie con 850 teste; or, dove andrà questa massa di sfrattati ? Questo Ufficio ha provveduto, progettando un rione di case popolarissime.
Sono cinquanta villini, isolati, ognuno dei quali è composto di due modesti appartamenti disimpegnati e dotati di circa mq. 250 di terreno per ciascuno, oltre a un più igienico e comodo alloggio, un pezzettino di terra da coltivare per proprio conto.
La zona dei villini sarà visibile da ogni punto della Città. Si è scelto il tipo di fabbricato formato dalla ripetizione in serie di elementi tipo, studiati con spesa minima. I fabbricati sono tutti a corpo di fabbrica, doppio della profondità di circa ml.9,00 di lunghezza variabile a seconda del lotto a distanza l'uno dall'altro in modo che nel loro aggruppamento lasciano spazi verdi tra le casette destinati ad orticelli piccolissimi, giardini, campi da giuoco per i ragazzi.
L'Amministrazione con l'intendimento di ottenere un prezzo di costo minimo dei nuovi alloggi popolari in modo che gli sfrattati trasferendosi al nuovo rione non abbiano a risentire un ulteriore aggravio alle scarse possibilità delle lore finanze, è in trattative con l'Ente Autonomo Provinciale per le Case Popolari in guisa che con l'Ente predetto usufruendo dei sussidi a cui le leggi danno diritto si potrà aggravare ad una misura dei fitti a portata della povera gente, tenuto anche conto della gratuità delle aree fabbricabili.
Stabilita la zona dei villini, seguendo l'attuale sentiero detto di S.Nicolò apportunamente elargato [sic!] a metri dieci e con la demolizione dell'attuale muro (che costituiva un tempo l'antica cinta della vecchia città) si è creata la circonvallazione a monte dei lati della quale potranno essere sistemate nuove costruzioni estensibili anche nel piano di ampliamento a monte di tale via che l'Amm.ne si propone al più presto di eseguire.
Tale circonvallazione mentre da un canto renderà immediato l'accesso dal centro alla zona dei villini, servirà a decongestionare il traffico interno ed a creare nel contempo una magnifica arteria panoramica dominante da vicino la Città e da lontano la capitale con la Conca d'Oro ed il suo golfo.
Tale circonvallazione si parte da un lato (Est) dalla via Provinciale Palermo-Monreale e dall'altro lato giunge alla Nazionale per Trapani.
A tale via si potrà accedere dal centro attraverso le rotabili longitudinali esistenti opportunamente prolungate con i progettati sventramenti ed attraverso due nuove trasversali partenti direttamente dal centro che saranno sistemate a gradoni e ripiani dato il forte pendio e destinate al solo transito dei pedoni.
Riassumendo la viabilità esterna è stata ottenuta dalla circonvallazione a monte e la viabilità interna è stata fissata col criterio di prolungare i tronchi esistenti attraverso tutto l'abitato collegarli tra loro in modo da rendere accessibile il maggior numero di nuclei.
In particolare:
a) sono state prolungate le seguenti carrozzabili longitudinali:
1°) Balzi Gallozzi-Maria Ostaglio-Calcarari-Tavola Tonda costituenti oggi l'unica via detta Baronio Manfredi con taglio di vecchie casette prospicienti sulla Via Casa Santa sino alla Nazionale per Trapani dal lato Ovest e taglio lato Est di vecchi e indecorosi fabbricati nel Largo Tavola Rotonda sino a prolungare verso monte attraverso piccoli giardinucoli sino a raggiungere la circonvallazione.
2°) Le vie Lanza-Calcinari-Forno oggi unica Via della Benedetto Balsamo verso Ovest sino a congiungersi con quattro tagli nei pressi del Largo Romeo con la Nazionale per Trapani.
Tale via che attualmente rimane chiusa nel senso longitudinale verrà ad avere così un libero sbocco da un lato con la Nazionale mentre dall'altro estremo attraverso la Via Monte dell'Orto, anch'essa carrozzabile, immette nella Via Manfredi.
3°) La Via Carrubella detta oggi Via Umbero I° sino a monte a raggiungere la circonvallazione.
b)- sono state create le seguenti vie trasversali pedonabili:
1) Della salita S.Antonio con esproprie [sic!] parziali e totali attraverso la salita Gentile con espropria cioè di immobili sulla Via S.Vito e prolungamento sino al Largo Tavola Rotonda con demolizione di casette antigieniche e di poco valore.
2) Dalla salita S.Cristofaro con esproprie [sic!] totali e parziali sino alla Chiesa delle Croci.
c)- Il Corso Pietro Novelli, asse longitudinale della vecchia Città è migliorata liberandolo dalle strettoie del Largo Arancio e dell'Ospedale ciò che verrà ad agevolare la circolazione turistica intorno alla zona del Duomo, mentre darà anche il vantaggio di togliere dalla Piazza Guglielmo degli edifici indecorosi che non è possibile rimettere in buono stato.
Le soluzioni adottate risultano dalla tavola alla presente alligata dalla quale potrà rivelarsi che il miglioramento della viabilità ed il risanamento sono stati ottenuti con parsimonia di tagli.

Il risanamento così è stato intimamente studiato con la viabilità che costituisce oggi uno dei difetti più gravi della attuale distribuzione urbanistica della Città.
Il progetto tratta è vero il solo risanamento dell'abitato ma la circonvallazione a monte più volte ripetuta e la strada intorno alla zona del Duomo a valle sono state indicate per stabilire sin d'ora il tracciato di Vie che saranno necessarie per l'ampliamento futuro della Città.
Dell'ampliamento non ci occuperemo dovendo questo costituire altro studio per la determinazione e la destinazione delle zone a costruzione intensiva, semintensiva o estensiva mentre per esso sarà domandato a parte la dichiarazione di P.U. anche ai fini della determinazione della indennità che sarà stabilita con criterio differente da quella del risanamento.

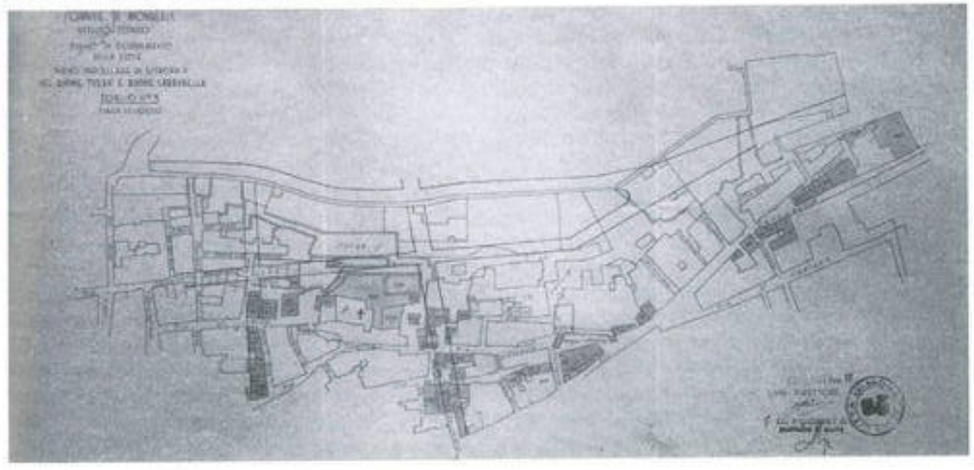
Sezioni stradali
Le dimensioni delle arterie di traffico sono previste di ml.10,00 così ottenute:
Larghezza massima di un autobus ml.2,50 + 0,25 = ml.2,75.
Per permettere il passaggio di due autocarri la carreggiata deve essere ml.5,90 in cifra tonda ml.6,00.
I marciapiedi per dar posto a due pedoni dovrebbero essere in minimo larghi 1,50 ma si son portati a ml.2,00 in considerazione che le strade così progettate dovranno essere alberate, specie per la circonvallazione a monte onde fornire ai pedoni dei percorsi ombrosi.
Per le strade a servizio delle abitazioni anche prolungamento di quelle esistenti, la carreggiata, basta che permette il passaggio di due automobili, perchè per l'incrociarsi di veicoli più grandi si disporranno poi ad intervalli convenienti slarghi della carreggiata. Perciò la larghezza della carreggiata deve tenersi di ml.1,50 + 0,25 = ml.3,50: i marciapiedi possono ridursi alla dimensione di ml.1,50 cosicchè la sezione presenterà una larghezza complessiva di ml.6,90.
Le pedonabili trasversali da costrursi a gradoni e ripiani si eseguiranno della larghezza di ml.10,00 intercalato da sedili, fontanelle ed alberate.

Criterio valutativo per le espropriazioni
In virtù della elevazione di Monreale a stazione turistica, l'Amministrazione Comunale potrebbe avvalersi del piano di Risanamento, dell'art.20, 3° comma del R.D.L. 15/IV/1926 n.765 sulle stazioni di soggiorno e di turismo, che faculta la determinazione delle indennità di espropriazione a norma dell'art.13 della legge 15 Gennaio 1885 n.2892 sul Risanamento della Città di Napoli. Lo stesso criterio di determinazione dell'indennizzo potrebbe invocarsi per la costruzione delle case popolari da sorgere nella zona di ampliamento a monte invocando l'art.18 del R.D. 30 Novembre 1919 n.2318, la cui applicazione potrebbe ottenersi con semplice decreto prefettizio.
L'estensione del predetto art.13 della legge sul Risanamento di Napoli, largamente praticata a molti altri casi dal 1885 in poi è stata oggetto di aspre critiche e di vive proteste, che l'hanno fatto ritenere oltremodo esosa e lesiva della privata proprietà. La non felice dizione di quell'articolo ha dato campo ad abusi interpretativi, sì che, da un certo tempo a questa parte, non vi si ricorre più puramente e semplicemente, come si faceva una volta e del pari per le opere di grandi mole non si ritorna al criterio, determinativo dell'indennizzo in senso contrario infelice, - sancito nella legge comune sulla espropriazione per causa di p.u. nel 1865.
Per trovarci nel giusto e per seguire la tendenza ormai concorde, possiamo considerare la risultante alla quale si è pervenuti, contemperando i criteri delle due leggi nel 1865 e del 1885, stimiamo opportuno di determinare l'indennità di espropriazione facendo la media per valore venale dell'immobile espropriando e quello risultante dall'imponibile netto agli effetti dell'imposta sui terreni e sui fabbricati capitalizzato ad un tasso variabile dal 4 al 6% a seconda la natura dell'immobile e della località.
Per l'attuazione del piano, quindi, l'Amm.ne crede opportuno di uniformarsi a questa ulteriore tendenza e non fa che accogliere il principio sancito nel R.D.L. 7 Giugno 1928 n.1236 riguardante il piano regolatore della località compresa tra il Corso V.Emanuele e la Via e la Piazza Beccaria in Milano, successivamente esteso ai piani regolatori di Trani, (1929), Brescia (1929), Cremona (1930), Torino (Via Roma) (1929 e 1930), Milano (Centro 1930) e quartiere del Duomo (1931)), Forlì (1931), Roma (1931), Palermo (imbocco Via Roma 1931) etc.

Monreale lì 5 Aprile 1937 XV



1/-Pianta della città di Monreale secondo lo studio di Nuovo Piano Regolatore e Risanamento- (ACS, *AA.BB.AA.*, Div. 2a, 34/40, b. 170). Si notino, in particolare, le -nuove costruzione per gli sfrattati- a Nord e i -fabbricati da demolire per risanamento igienico- nelle varie zone della città (isolati privi di campitura).
2/-Sistemazione del rione Ciambra - Assonometria- (ACS, *AA.BB.AA.*, Div. 2a, 34/40, b. 170).
3/-Piano particellare di espropriazione del rione Turba e del rione Carrubella- (ACS, *AA.BB.AA.*, Div. 2ª, 34/40, b. 170).



TORINO 1949. IL PIANO DI RICOSTRUZIONE

Vilma Fasoli

I. Le difficoltà di un tracciato storiografico

Nell'ultimo decennio l'intensificarsi di studi sui piani urbanistici di ricostruzione nazionale del secondo dopoguerra ha suggerito momenti di riflessione critica prevalentemente centrati su temi di storia dell'architettura contemporanea e sulla diffusione culturale delle avanguardie, piuttosto che un'occasione di ripensamento sui contenuti disciplinari propri dell'urbanistica, sia dal punto di vista della storia della città, sia della formulazione dei suoi contenuti teorici, sia ancora della trasferibilità delle metodologie di analisi nella dimensione più direttamente operativa della stesura del piano.
Nel 1991 la mostra e il catalogo *Architettura e Urbanistica a Torino 1945/1990* avevano offerto l'invito a un itinerario non precostituito, ma da percorrere secondo un approccio, all'interno della relazione esplicitamente espressa nel titolo, che stimolasse un'interpretazione e una ricostruzione volte alla riconquista attiva da parte del visitatore di «un'identità rispetto a un passato, che è materia del suo vivere quotidiano, non solo del suo immaginario collettivo»[1]. Un obiettivo ambizioso che presupponeva la preventiva appropriazione da parte del fruitore di strumenti conoscitivi che lo mettessero in grado di riconoscere i processi, di enucleare i fenomeni, di elaborare i dati oggettivi ben al di là del caso esemplificato. In questa direzione i curatori del catalogo della mostra avevano significativamente provveduto a inserire nella struttura editoriale del volume l'ultimo scritto teorico di Giovanni Astengo, uno tra i principali protagonisti della ricostruzione postbellica a scala nazionale, oltre che di quella torinese, nonché figura emergente di riferimento per il dibattito urbanistico sia in campo teorico che applicativo nell'Italia del boom economico. *Metodologia generale per la formazione del piano* per Astengo sembra, ma solo apparentemente, l'inevitabile conseguenza di una corretta *metodologia della conoscenza* da cui derivare altrettanto correttamente una *metodologia della progettazione*. Questo legame meccanicistico e tecnocratico interviene a sedare le tensioni di una pianificazione operativa che, in prima istanza, consente ad Astengo di formulare «per assurdo» l'ipotesi di una definizione di piano come momento volto a «prefigurare un insieme ordinato e coerente di interventi atti a conseguire determinati obiettivi che valgano a trasformare la situazione presente di un insediamento e del suo territorio in una diversa e desiderata situazione futura»[2].
Il rassicurante processo che avvicina alla formulazione del piano attraverso analisi per livelli di conoscenza e che, al di là della dimensione di durata cronologica, era risultato valido nelle società a economia liberista come strumento di gestione e di controllo programmati, entra in crisi di fronte al declino della metropoli industriale, delle sue forme di produzione, dei suoi livelli di reddito. Di fronte a questa crisi, alla fine degli anni ottanta Astengo abbraccia le indicazioni dell'Ocse (Organizzazione cooperazione economica e sociale) modificando le sue convinzioni sull'idea di piano e riconoscendo all'operazione progettuale un contenuto non esclusivamente di natura urbanistica, ma anche una dimensione di tipo economico. Questa estensione di potenzialità rende Astengo consapevole del radicale mutamento intrinseco al progetto urbanistico: da stima di «fabbisogno» calibrato sulla base di una previsione di sviluppo socio-economico, a formulazione di un'offerta potenziale atta a innescare una domanda quantitativamente e qualitativamente articolata e complessa. In questo quadro, il valore di «invenzione» che Astengo è giunto ad attribuire al piano, ha implicato la rivendicazione di un ruolo «creativo» dei suoi estensori, seminando confusioni e ambiguità che a tutt'oggi non hanno lasciato spazio a riflessioni, né in termini di ridefinizione della figura professionale, né in quelli di ricomposizione della struttura formativa, né in quelli della delimitazione dei campi e delle scale di intervento[3].
Sintomo del disagio in cui versano oggi l'urbanistica e i suoi protagonisti è la definizione di pianificazione individuata da Luigi Mazza e spinta alla considerazione estrema di coincidenza con l'operazione di «descrizione». Egli afferma: «Una descrizione è sempre intenzionale e selettiva, ed esprime un'intenzione, talora inconscia, di trasformazione della realtà rappresentata. Da questo punto di vista una descrizione è, implicitamente o esplicitamente, un *piano* di trasformazione o conservazione rispetto al quale è possibile valutare le ipotesi di intervento»[4]. È necessario allora chiarire il significato di «descrizione»: per essere «selettiva», essa deve costruirsi su un campo di conoscenze allargate, di competenze e di strumenti conoscitivi ampi e approfonditi; per essere «intenzionale», essa deve prevedere l'acquisizione e lo sviluppo di capacità critiche che garantiscano l'appropriazione di metodologie analitiche obiettive e controllabili. Se poi questa descrizione deve applicarsi alla «realtà rappresentata» – più convincente dal punto di vista urbanistico sarebbe l'applicazione alla città reale – è indispensabile una conoscenza scientifica di questa realtà.
L'esposizione su *Architettura e Urbanistica a Torino 1945/1990*, aperta nelle sale del Lingotto nel 1991, nel 1990 era stata preceduta dal convegno *Sapere per saper fare. Riflessioni sul dibattito tra storia e progetto. Esperienze e ricerche sulle città antiche per le città del futuro* organizzato dalla Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino[5]. Ancora una volta, da storico, Vera Comoli era intervenuta a ribadire, con quella fermezza propria di chi si è fatta strada attraverso una numerosa serie di esperienze di analisi e di confronto aperto con l'universo della progettazione urbana, la convinzione che, a monte del progetto, debba esserci la necessità e l'umiltà di chi vuol capire il rapporto che connette lo spazio fisico alla storia delle sue trasformazioni. Ma se una visione ampia e flessibile, la induce a guardare con occhi disincantati a questo rapporto facendole osservare che «il fatto che la comprensione storica di un fenomeno entri, oppure non entri, nel processo progettuale forse poco importa, perchè non ritengo che esista un determinismo precostituito tra analisi storica e progetto»[6], dall'altro le impone di mettere in guardia gli architetti dalla presunzione, perchè ad essi «non sarà per certo perdonato, non tanto di rifiutare, quanto piuttosto di ignorare»[7]. La storia quindi, solo se intesa come «strumento di conoscenza critica», può intervenire a restituire le componenti di questo rapporto, a riconoscerne gli elementi apparentemente illeggibili, a riconnetterne le smagliature strutturali. Queste affermazioni inducono a riflettere sul valore di «invenzione» del piano, valore la cui fragilità rischia di infrangersi contro la soggettività del progettista o di incrinarsi dietro l'azione selettiva di una conoscenza individuale, o superficiale o impressionista, perchè «lo spazio fisico non può essere correttamente conosciuto se non entro una ricerca metodologicamente corretta di tipo storico, e non già, come da qualche parte si sosteneva nei primi anni settanta, soltanto attraverso il processo progettuale»[8].
In questa affermazione viene esplicitata la rivendicazione del ruolo della storia nella disciplina urbanistica: ruolo che impropriamente è stato maggiormente frequentato dai pianificatori delle città e del territorio che non dagli storici dell'architettura e dell'urbanistica.
Ritengo importante osservare che, mentre la storiografia architettonica sembra ormai aver consolidato la distizione tra la figura del critico e dello storico da quella del progettista – distinzione che ha un debito mediato dall'impostazione ottocentesca delle discipline artistiche –, per quella urbanistica, al contrario, queste due competenze hanno sempre teso impropriamente alla coincidenza. A titolo esemplificativo vale l'impegno scientifico nelle trattazioni metodologiche di Piccinato e di Astengo e il loro lavoro nella formulazione di piani urbanistici nel secondo dopoguerra. Inoltre, mentre è riconosciuto il ruolo formativo della storia dell'architettura nella figura dell'architetto, per la storia dell'urbanistica questo rapporto deve essere costantemente ravvivato e alimentato, fermo restando che, se è vero che i contenuti e l'impostazione dell'urbanistica analitica è stata oggetto di radicali critiche in quanto formulatrice di retoriche[9], è altrettanto vero che essa è stata investita dagli urbanisti di valenze che non doveva né poteva avere.
Lo storico investe in questo approccio competenze di tipo cognitivo orientandosi verso la messa a punto o l'affinamento di metodologie di analisi che rilevano la città reale in quanto esito – altrettanto concreto e non ambiguamente retorico – di processi e di rapporti politici, sociali ed economici. L'esigenza, fondamentale nel pianificatore, di formulare un progetto normabile e gestibile lo pone invece nella posizione di colui che si documenta sulla base di una conoscenza di tipo quantitativo e che, nel momento in cui affronta un'analisi di tipo qualitativo, opera nella direzione di una selezione che diventa principalmente formale e che è per lui tipologica e non storica.

Il richiamo al valore morale[10] del progetto invocato da architetti e urbanisti ancora negli anni della ricostruzione è spostato, forse non sempre consapevolmente, da una dimensione nazionalistica – retaggio di convinzioni romantiche e post-romantiche – a una più propriamente sociale avvertita già nelle politiche degli stati europei negli anni tra le due guerre. Questo valore, calato nell'emergenza postbellica, interviene a legittimare operazioni di completamento edilizio prive di qualità architettonica, basate su un rapporto equivoco tra gestione amministrativa della ricostruzione, frammentazione del mercato ed economicità dell'intervento immobiliare. La preoccupazione di migliorare il patrimonio abitativo rispetto a uno *status quo ante* quantitativamente e qualitativamente valutato insoddisfacente[11] sacrifica la città ai dettami di una modernizzazione della sua forma che soggiace esclusivamente a parametri di accessibilità e funzionalità.

La tensione del progetto urbanistico si impoverisce così di quei contenuti culturali e sociali di cui la struttura storica della città era stata ancora portatrice nei concorsi degli anni tra le due guerre[12]. La zonizzazione mummifica il centro urbano nel ruolo monumentale del terziario – privato e pubblico – che è misura dell'efficienza, della portata economica e della capacità organizzativa e gestionale dello stato che sta per rifondarsi. La ricomposizione del progetto è giocata a scala territoriale e interurbana, spostata su aree economicamente forti in senso prevalentemente industriale[13], o ricreando lo spazio urbano in aree marginali e periferiche in cui l'élite intellettuale sperimenta nuovi linguaggi centrati su criteri di organicità e contestualizzazione[14].

Il progetto risiede invece nel «cercare di capire» attraverso un processo di conoscenza che sia in grado di distinguere, all'interno di generali parametri essenziali e chiarificatori, quelli che definiscono i caratteri della complessità locale. A questa esigenza, avvertita da Luigi Mazza a scala più propriamente urbanistica e da Vera Comoli nella dimensione di recenti ricerche di carattere storico-territoriale[15], deve rispondere «un lavoro culturale, nel senso politico oltre che tecnico del termine»[16]: un lavoro che, a mio avviso, richiede altresì un approfondimento nella direzione dello studio delle politiche attuate, delle scelte culturali seguite, dei sistemi di gestione adottati. Ripercorrere questi aspetti significa comprendere la città fino agli esiti del suo presente, calandosi nel confronto dialettico e costruttivo con i contenuti, le metodologie e gli strumenti derivanti da approcci disciplinari differenziati[17].

La scelta di affrontare lo studio del Piano di Ricostruzione di Torino è stata dettata da molteplici aspetti maturati – a partire dal 1990 – in occasione della partecipazione alla *Ricerca storico-critica sui valori qualitativi dell'edificato e della struttura urbanistica della Città di Torino*[18] nell'ambito della quale è stata condotta un'ampia e dettagliata analisi archivistica sul fondo dei Regi Decreti conservato presso l'Archivio Storico della Città di Torino[19]. La scelta risponde altresì all'esigenza di cogliere alcuni tra i significati più autentici della ricerca interrogando e scandagliando fonti archivistiche fino a oggi tralasciate o insufficientemente indagate. È inoltre un'occasione per riflettere sui temi propri dell'urbanistica a partire dagli anni in cui non a caso la più importante rivista italiana del settore ricomincia la sua pubblicazione proprio ripartendo dal numero uno e inserendo in questo numero il *Concorso per il piano regolatore di Torino*[20]. Un piano che esplicita le inevitabili contraddizioni di un' «emergenza» e che definisce le prospettive future all'interno di strumenti di gestione (Legge urbanistica del 1942) il cui quadro istituzionale si riferisce ancora al centralismo politico del fascismo, il cui dibattito ruota intorno alle figure della cultura urbanistica degli anni prebellici, il cui panorama politico ed economico è decisivo per un ribaltamento drastico che a Torino vede schierarsi nel primo Consiglio comunale repubblicano una maggioranza di sinistra.

Legittimazione e autenticità di questa ricerca hanno travalicato in questi ultimi anni a Torino occasioni di carattere celebrativo (cinquantenario della fine dell'ultima guerra mondiale), per aprirsi, anche se scarsamente coordinati, a recenti approfondimenti scientifici trasversali[21].

II. Il piano come «organica sistemazione urbanistica»

Nel 1943, all'indomani delle incursioni aeree che tra la fine del 1942 e i primi mesi del 1943 avevano drammaticamente segnato la città di Torino, una commissione presieduta dall'ingegnere Giovanni Chevalley[22] aveva avviato studi per un Piano di Ricostruzione delle zone particolarmente danneggiate dalla guerra[23]. L'obiettivo non era quello di redigere un vero Piano Regolatore bensì di provvedere, in ottemperanza al successivo Decreto Ministeriale n. 154 del 1 marzo 1945, all' «emergenza» di una ricomposizione del patrimonio abitativo e di «ricostruire nel più breve tempo la preesistente entità di agglomerato urbano»[24]. In realtà il Piano di Ricostruzione costituisce l'occasione per porre sul tavolo dell'amministrazione cittadina una serie di problemi più ampi, già emersi nel ventennio precedente, ai quali una tempistica di provvedimenti, decreti e circolari ministeriali impongono un processo accelerato di decisioni. Tra i compiti del Piano di Ricostruzione figura anche quello di «agevolare l'attuazione dei piani regolatori sia vigenti che in progetto»[25]: dove per «vigenti» a Torino si intendono i piani risalenti al 1908[26] per la parte piana, al 1913[27] per quella collinare, entrambi inseriti nella successiva variante di piano del 1918 con una previsione di scadenza ventennale (corrispondente al 13 aprile 1938). Esemplificazione delle scelte della pianificazione urbanistica di quegli anni, volte più a registrare e consolidare una serie di varianti via via approvate che non a delineare un vero progetto di coordinamento delle forze economiche connesse con il decollo industriale della città negli anni successivi alla prima guerra mondiale, il piano del 1918 era stato oggetto di pungente polemica da parte di Armando Melis de Villa e di Pietro Betta che nel 1927 avevano sottolineato la necessità di un vero *Piano completo e non solo planimetrico* nel saggio dal significativo titolo *Torino qual'è e quale sarà*[28].

Il quadro della ricostruzione appare quindi contraddittorio in quanto articolato tra l' «emergenza» di risolvere con edilizia abitativa il problema dei senzatetto[29], il dovere di tener conto delle prescrizioni stabilite dal piano del 1918 le cui successive integrazioni lo avevano reso ancora vigente[30], la necessità di confrontarsi con le linee guida che derivavano dai contenuti del Piano Territoriale di Coordinamento Regionale le cui indicazioni, più volte dibattute in ambito teorico, solo recentemente e per la prima volta a scala nazionale, erano state colte con l'emanazione della legge 1150 del 17 agosto 1942.

Fin dal luglio 1943 la commissione presieduta da Giovanni Chevalley aveva provveduto a incaricare l'Ufficio della Divisione Statistica del Comune di documentare sul supporto di un rilievo geometrico e planimetrico, consistenza e tipo dei danni arrecati agli stabili. I lavori, eseguiti tra il 1944 e il 1945, avevano condotto alla stesura di 35 fogli di mappa a scala 1:5000 con l'individuazione di tre differenti gradi di distruzione (gravissimi, gravi, leggeri)[31]. L'esito dell'indagine censiva circa 70.000 vani completamente distrutti, 265.000 danneggiati su un totale di 626.000 esistenti[32]. Nel 1944, ancora in regime di commissione comunale podestarile, un gruppo di tecnici e professionisti costituito dall'architetto Armando Melis de Villa, Orlando Orlandini in qualità di Ingegnere Capo del Comune e dall'ingegnere Giorgio Rigotti era stato incaricato della compilazione del Piano Regolatore. Sebbene a tutt'oggi la documentazione relativa a questo progetto non risulti rintracciabile presso gli archivi, i contributi relativi agli studi successivi concordano nel riconoscergli i caratteri di un piano di risanamento del centro urbano inserito in uno schema generale più ampio ma incompleto[33].

Il 28 aprile 1945 segna l'insediamento della prima Giunta Popolare comunale di Torino, composta dagli esponenti di tutte le forze democratiche protagoniste della Liberazione, nominate sulla base di criteri politici e non giuridici, e coordinati dal sindaco comunista Giovanni Roveda. Giunta e Sindaco rimarranno in carica fino al 5 dicembe 1946, data di poco antecedente le prime elezioni comunali del dopoguerra[34] che stabilirono l'entrata in carica della giunta di sinistra[35]. Sul piano economico la precarietà che segna questi due momenti ha lasciato segni profondi e tangibili sulle decisioni urbanistiche connesse con la ricostruzione della città. La Giunta Popolare si era fin da subito affrettata a rimuovere dall'incarico il gruppo Melis-Orlandini-Rigotti, probabilmente in quanto portatori delle scelte del precedente regime ma ufficialmente a causa dell'esigenza dell'amministrazione di allargare lo studio del piano a uno spettro più ampio di competenze, sia tecniche che politiche.

Il sindaco Roveda nell'agosto del 1945 aveva nominato una commissione composta da alcuni tra i rappresentanti dei partiti politici facenti parte della Giunta Popolare, da quattro tecnici incaricati dal Comitato degli Ingegneri e Architetti, da un rappresentante della Provincia, dall'Ingegnere Capo e dal dirigente Capo della Divisione Amministrativa dei Lavori Pubblici del Comune[36]. Questa commissione elabora il primo Piano di Ricostruzione della città, successivamente approvato con la Deliberazione del Consiglio Comunale del 22 ottobre 1949. Al di là del valore che esso riveste nell'analisi che viene proposta in questo contributo, esso assume il significato sia di «cerniera», per comprendere le scelte operate sul tessuto urbanistico della città negli anni successivi, sia di elemento di contrapposizione rispetto alle indicazioni sviluppate nel successivo Piano Regionale Piemontese elaborato dal gruppo Giovanni Astengo-Mario Bianco-Nello Renacco-Aldo Rizzotti (noto come gruppo ABRR) a partire dal 1944.

Occorre tener presente che le prescrizioni di questo piano sono dettate principalmente dalla necessità di prevedere le «varianti inerenti ad un nuovo Piano Regolatore in modo che le nuove costruzioni che sorgeranno in vicinanza di quelle che hanno vetustà di secoli, non vengano a costituire futuro ostacolo ad una organica sistemazione urbanistica»[37]. Il piano definisce cinque zone particolarmente danneggiate che possono essere oggetto dei primi interventi da focalizzare soprattutto sulle aree lasciate libere da edifici distrutti e sulle quali i privati non sono intervenuti con quella celerità che generalmente si registra nei casi di assenza di

piano regolatore e quindi di vincoli[38]. L'attenzione è puntata soprattutto sulla revisione della struttura viabilistica, in modo da agevolare i flussi di traffico in direzione nord-sud[39], potenziando la capacità di assorbimento di questa funzione con l'allargamento di alcune sezioni stradali e consentendo la realizzazione di fronti edilizie di maggiore altezza in quanto misurata sulla proporzione diretta con la dimensione viaria.

In questo quadro si delineano, da un lato la centralità della piazza della Repubblica come nodo principale di confluenza del traffico urbano verso il corso Giulio Cesare e quindi dell'innesto autostradale – realizzato in periodo fascista[40] – nella direzione di Milano, dall'altro la definizione di due assi portanti di attraversamento la cui attuazione implica lo sventramento di una parte della struttura storica della città. L'ampliamento della sezione stradale del corso Vercelli – che lungo il suo tracciato affianca e smista il traffico del corso Giulio Cesare – è pensato prolungato attraverso il Borgo Dora, le vie Bellezia e Botero fino all'attestamento con la piazza Solferino, inferendo un taglio drastico all'antico borgo produttivo, all'intera struttura urbana di impianto romano e imponendo la realizzazione di una nuova ampia piazza sul fronte retrostante il prospetto principale della sede comunale. La ricerca del doppio affaccio del palazzo municipale risolto dal punto di vista architettonico, non senza parziali demolizioni, con due ali simmetriche a padiglioni sensibilmente aggettanti suggerisce l'ipotesi che vede nel progetto la riconferma di una soluzione distributiva al piano terreno, che ripropone l'attraversamento trasversale tra la retrostante via Bellezia e l'antica piazza Palazzo di Città. Questa previsione, se riprende fedelmente e nella sua complessità il precedente progetto approvato con Decreto del 28 giugno 1934[41], interviene altresì a riproporre la fruizione del passaggio pedonale presente fin dal progetto per la definizione della manica della sede dell'Insinuazione (inizio XVIII secolo)[41] il cui uso si era consolidato fino agli anni prebellici, inoltre riflette la decisione di estendere la destinazione a uffici pubblici anche a tutti gli edifici prospicienti la piazza e la via Palazzo di Città. È proprio su questa strada che, secondo una rievocazione celebrativa carica di contraddizioni, il piano introduce un sistema di portici operando una serie di sventramenti radicali che portano la via Palazzo di Città ad assumere la stessa dimensione della piazza Corpus Domini e quella coincidente con il sedime dell'antico *cardo* (vie San Tommaso e Porta Palatina) ad attestarsi sulla Porta Palatina attraverso un tracciato largo ben 24 metri. L'obiettivo primario è dettato infatti dalla necessità di rendere più agevoli i percorsi pedonali e viabilistici di collegamento tra la sede comunale e la piazza della Repubblica con la piazza del Castello, e da qui, attraverso la ricostruita nuova via Roma, con il polo ferroviario di Porta Nuova. A parte una breve interruzione la sequenza continua dei portici è garantita dalla stazione alla piazza della Porta Palatina fino a quella della Repubblica – ridotta da ottagonale a quadrata con la demolizione delle ottocentesche ali di mercato all'ingrosso – inducendo una completa revisione planimetrica che ridisegna, all'interno della città antica, nuove gerarchie funzionali.

Abbandonando la possibilità di confermare la via Milano quale percorso preferenziale di collegamento tra la piazza della Repubblica, il Municipio e la via Garibaldi, il piano ritaglia sul sedime di tracciati preesistenti le nuove assialità nelle quali articolare le relazioni tra poli funzionali investiti da ruoli stratificati, ma anche dai ruoli richiesti da una progettazione a scala sempre più complessa. La contraddizione intrinseca in alcune scelte del piano risulta evidente anche nel progetto di ridisegno sia della piazza della Repubblica, sia della piazza della Porta Palatina. Al di là delle esigenze di razionalizzazione dello spazio pubblico, essa assume il significato rievocativo di progetti maturati in contesti culturali, politici ed economici del tutto differenti. Se vivido era ancora nella memoria dell'amministrazione municipale e dell'ambiente professionale torinese il progetto redatto nel 1940 dal gruppo U. Cuzzi - E. Decker - E. Pifferi - A. Ressa, che aveva proposto il radicale annullamento della piazza della Repubblica trasformandola in monumentale incrocio viario[43], certamente più remoto era invece il ricordo delle istanze che avevano suggerito la formazione della piazza della Porta Palatina. I primi progetti di isolamento della porta romana all'interno di una piazza quadrangolare – strettamente correlati a proposte di restauro – risalgono infatti al 1855[44] mentre, nel quadro degli interventi di risanamento attuati in applicazione alla Legge di Napoli, nel 1884 i provvedimenti per il prolungamento e l'ampliamento della via Porta Palatina erano stati inseriti nelle opere di seconda categoria. Al di là di alcuni lavori iniziati nel 1897, il quadro generale di connessione con la via Palazzo di Città, così come viene proposto nel Piano di Ricostruzione, era stato quasi completato già nel 1931 in occasione del Decreto per l'ampliamento di un edificio scolastico prospiciente la piazza[45].

Ma questa revisione viabilistica comporta non solo la ridefinizione dell'assetto di alcuni spazi urbani come la stessa piazza della Repubblica e quella della Porta Palatina andando a intaccare la progettazione di quelli connessi con la sede del Comune, con le piazze Solferino e Cavour, ma promuove anche una sorta di ripensamento sulle architetture che in alcuni casi hanno un valore storico e simbolico nella memoria collettiva, in altri rivestono il ruolo di emergenza qualificata all'interno di un tessuto edilizio ritenuto troppo omogeneo.

Oltre all'asse longitudinale di corso Vercelli-via Bellezia-via Botero fino alla piazza Solferino, sulla quale nel 1946 era stato aperto un concorso dagli esiti linguistici di grande interesse per il dibattito architettonico[46], proseguendo per il corso Re Umberto, il Piano di Ricostruzione definisce un secondo asse di attraversamento nord-sud. Questo viene posto sul prolungamento del corso Massimo D'Azeglio tangente il Parco del Valentino e si sviluppa all'interno dell'espansione ottocentesca della città barocca fino al corso Regina Margherita, che si immette nella piazza della Repubblica. In questo caso si tratta di inserire il percorso in una dimensione di centralità in quanto su di esso a partire dalla seconda metà del XIX secolo l'amministrazione comunale aveva puntato nella direzione di una forte specializzazione legata allo svolgimento di funzioni espositive, del tempo libero (Parco del Valentino) e culturali (localizzazione del polo scientifico universitario).

L'emergenza provocata dalle incursioni aeree, che avevano portato alla totale distruzione della sede della scuola politecnica insistente sull'area di via Ospedale (attuale piazzale Valdo Fusi), è al tempo stesso occasione per ripensare la sua rilocalizzazione. Ma questo progetto è solo apparentemente un problema di natura locale. L'orientamento politico dell'immediato dopoguerra, dal punto di vista giuridico e amministrativo si scontra infatti, sul terreno della proprietà pubblica (uffici comunali, scuole, ospedali ecc.), con le questioni del rapporto tra competenze statali (Ministero dei Lavori Pubblici)[47] e interessi comunali, e dal punto di vista economico, con lo scetticismo della sinistra che dimostra inadeguate capacità di programmazione e scarso coraggio nell'attuare scelte in prospettiva[48]. Per la ricostruzione del Politecnico si tratta anche di cogliere l'offerta del Governo Alleato che, accordantosi con i professori del Politecnico e con il preside Gustavo Colonnetti, aveva stanziato 417 milioni per la riedificazione della scuola nella sua antica sede. Lo scontro tra interessi della collettività cittadina, che aveva proposto l'utilizzo del Palazzo della Moda al Valentino[49] e imposizioni del governo centrale, si risolverà solo nel 1956, quando si giungerà alla soluzione di costruire il Politecnico sull'area risultante dalla demolizione dello Stadium[50]. Al di là di questo problema, che per il momento rimane senza soluzione, il corso Massimo D'Azeglio viene considerato come prolungamento della via Fratelli Calandra, il cui ampliamento stradale è dettato dall'imposizione dell'allineamento con il fianco occidentale dell'ottocentesca chiesa di San Massimo. L'importanza della via Calandra è legata alle possibilità di collegamento che, attraverso la piazza Cavour fino alla via delle Rosine e via Po quindi alla via Sant'Ottavio e il corso San Maurizio, essa offre verso il corso Regina nel punto più prossimo alla piazza della Repubblica. L'allargamento dell'asse costituito dalle vie Calandra-Rosine-Sant'Ottavio fino a una sezione di 24 metri è consentito dalla possibilità di acquisizione da parte dell'amministrazione municipale di contenitori edilizi precedentemente destinati a uso militare. In realtà si tratta delle consistenti volumetrie costituite da antiche strutture conventuali, espressione della più colta cultura architettonica barocca torinese, realizzate in concomitanza con l'espansione tardo seicentesca della città verso il fiume Po. Benchè nel corso del secondo Ottocento, all'interno del processo di demanializzazione dei possedimenti religiosi, avessero già subito alcune consistenti trasformazioni a caserme, questi conventi avevano mantenuto la loro riconoscibilità e connotazione architettonica all'interno della città. Nel Piano di Ricostruzione esse rientrano al contrario nel capitolo delle demolizioni a fini viabilistici: demolizioni che implicano altresì l'isolamento di alcune architetture come la settecentesca chiesa di San Michele e la stessa Mole Antonelliana all'interno di improvvisate piazze in cui il monumento è ricondotto più a una funzione di polo per lo smistamento del traffico[51].

Alla luce di un'analisi ampia e dettagliata, il Piano di Ricostruzione si configura come congelante maturazione disciplinata su basi decisionali consolidate nell'ambiente culturale e amministrativo cittadino. È la riesumazione di soluzioni progettuali prefigurate da tempo e non completamente giunte a realizzazione. È portatore di valenze localistiche prive di un confronto con la cultura e le esperienze condotte in ambito internazionale. Ma forse è il momento in cui gli stati europei – vincitori e vinti – sono ripiegati su loro stessi e non riescono a confrontarsi, al contrario sembrano evitare il dialogo di cui in realtà ravvisano un profondo bisogno.

Scarsa eco lascia anche all'interno della rivista «Metron» la voce di R. Le Caisne che rimprovera i responsabili del Commissariato della Ricostruzione del governo francese di essersi unicamente preoccupati di perfezionare «i congegni della macchina amministrativa fino a farne un carro di cartaccia. Soprattutto sono stati soffocati tutti gli argomenti suscettibili di procurare delle noie, di risvegliare delle passioni, di trascinare a delle ricerche. Lo *statu quo* era quindi la situazione migliore»[52].

Egli si rammarica dell'isolamento in cui sono costretti a lavorare gli urbanisti francesi, ignari delle esperienze che gli altri stati d'Europa stanno affrontando. Secondo Caisne «I lavori svolti all'estero sono stati sistematicamente ignorati, nel timore di turbare il sicuro procedere di questa macchina per fare dei piani. Forse mai un organismo incaricato di un compito così nuovo e così importante si è mostrato tanto ribelle ad ogni iniziativa intellettuale»[55].

Se queste osservazioni sono parzialmente vere, per la realtà piemontese è da più parti riconosciuto che un radicale mutamento negli orientamenti dell'urbanistica torinese è conferito dal Piano Regionale Piemontese elaborato dal gruppo Astengo-Bianco-Renacco-Rizzotti e pubblicto in sintesi nella rivista «Metron» nel 1947.

La critica che il gruppo ABRR rivolge al Piano di Ricostruzione non è circostanziata su basi di natura culturale in relazione alle singole previsioni configurate da quel piano per la struttura storica della città, ma è sostanzialmente schierata contro la «soluzione di sventramento» alla quale contrappone la sua «soluzione di attraversamento». È un distinguo sottile, giocato principalmente tra questioni prettamente tecniche, connesse con l'eccessiva estensione degli espropri necessari agli ampliamenti viari e con il numero consistente di attraversamenti a livello che interrompono i flussi di traffico veloce, e contenuti di cultura urbanistica e architettonica che rinviano la progettazione dell'area centrale all'ambito del piano particolareggiato.

Se è vero che il progetto ABRR, spostando i flussi di traffico lungo le aste ferroviarie delle linee per Genova e per Milano, quindi all'esterno dell'area urbana di più antica acculturazione, interviene in un certo senso a salvaguardarne la continuità, dall'altro esso si configura come rinuncia, emarginando il centro urbano in un problema che è «altro» e che dal punto di vista urbanistico – e non solo dal punto di vista esclusivamente edilizio – può attendere, così come di fatto avverrà.

Note

[1] L. Mazza, C. Olmo (a cura di), *Architettura e Urbanistica a Torino 1945/1990*, catalogo della mostra *Architettura e Urbanistica a Torino 1945/1990*, Lingotto Torino 1991, Allemandi, Torino 1991.

[2] G. Astengo, *Metodologia generale per la formazione del piano. L'ultimo scritto teorico di Giovanni Astengo* in L. Mazza, C. Olmo (a cura di), *Architettura e Urbanistica*, cit., p. 123.

[3] Cfr. P.C. Palermo, *Interpretazioni dell'analisi urbanistica*, Franco Angeli, Milano 1992. In particolare l'autore affronta l'analisi della metodologia di Astengo nel capitolo *Riflessioni sul «metodo dell'analisi urbanistica»*, pp. 23-46.

[4] L. Mazza, *Trasformazioni del piano* in L. Mazza, C. Olmo (a cura di), *Architettura e Urbanistica*, cit., p. 80.

[5] A. Magnaghi (a cura di), *Sapere per saper fare. Riflessioni sul dibattito tra storia e progetto. Esperienze e ricerche sulle città antiche per le città del futuro*, atti del convegno, Facoltà di Architettura, Torino 1991, Celid, Torino 1995

[6] V. Comoli, *La storia come strumento di conoscenza critica*, in A. Magnaghi (a cura di), *Sapere per saper fare.*, cit., p. 4

[7] *Ibidem.*

[8] V. Comoli, *La storia come strumento di conoscenza critica*, in A. Magnaghi (a cura di), *Sapere per saper fare*, cit., p. 4.

[9] Questo pericolo è più volte ribadito da Carlo Olmo nei suoi lavori sull'argomento. In particolare oltre alla già citata opera in collaborazione con Luigi Mazza, *Architettura e Urbanistica*, cit., si veda C. Olmo, *Temi e vealtà della ricostruzione* in «Rassegna», n. 54/2 (giugno 1993), pp. 6-19, numero monografico della rivista: C. Olmo (a cura di), *La ricostruzione in Europa nel secondo dopoguerra.*

[10] Particolarmente significativo è il panorama del differente ruolo affidato all'urbanistica a scala europea delineato da E. Tedeschi, *Urbanistica: arte di governo*, in «Metron» n.3 (ottobre 1945), pp. 2-8

[11] S. Pace, *Una solidarietà agevolata: il Piano INA-Casa, 1948-1949*, in «Rassegna», n. 54/2 (giugno 1993), pp. 20-27

[12] Per quanto riguarda la realtà torinese si rimanda a Società Piemontese di Archeologia e Belle Arti (a cura di), *Torino 1920-1936. Società e cultura tra sviluppo industriale e capitalismo*, Edizioni Progetto, Torino 1976 e al successivo puntuale contributo di L. Re, *Problemi e fatti urbani dal 1920 al 1945* in *Torino città viva da capitale a metropoli 1880-1980. Cento anni di vita cittadina. Politica, economia, società, cultura*, Centro Studi Piemontesi, 2 voll., Torino 1980, II, pp. 271-333 che si avvale di un'ampia e critica nota bibliografica sul tema.

[13] G. Goria, *I nuovi Piani Regolatori di Torino-Milano-Genova* in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n.s., XI (1957), n. 4, pp. 124-156.

[14] G. Ciucci, F. Dal Co, *Architettura italiana del Novecento*, Banco Ambrosiano Veneto, 1990, in particolare si veda *Dalla ricostruzione al neoliberty*, pp. 161-189.

[15] V. Comoli, F. Very, V. Fasoli (a cura di), *Le Alpi. Storia e prospettive di un territorio di frontiera/Les Alpes. Histoire et perspective d'un territoire transfrontalier*, Programma di Iniziativa Comunitaria Interreg 1992-1996 (coordinamento scientifico di Vera Comoli e Françoise Very), Celid, Torino 1997.

[16] L'affermazione è di Luigi Mazza in L. Mazza, C. Olmo (a cura di), *Architettura e Urbanistica*, cit., p. 85 nota 59.

[17] «la disciplina urbanistica ha ormai raggiunto un grado rilevante di articolazione e di esperienze, nella direzione di «modelli urbani», del progetto, della normativa, persino delle (pur spesso mediocri) analisi urbanistiche. Ma la riflessione storico-critica sulle *categorie dell'azione urbanistica* è forse il campo oggi ancora meno esplorato. [...] Nel campo dell'*analisi urbanistica* e della *pianificazione territoriale* una riflessione sembrerebbe obbligata, poichè qui convivono le molteplici tracce, ambigue e spesso contrastanti di processi del tutto differenti». La significativa e illuminante citazione è tratta da P.C. Palermo, *Interpretazioni dell'analisi urbanistica*, cit., p.344

[18] La ricerca coordinata da Vera Comoli è pubblicata in V. Comoli, M. Viglino (a cura di), *Qualità e valori, della struttura storica di Torino*, collana «Quaderni del Piano», Torino 1992.

[19] All'interno del fondo archivistico relativo ai Regi Decreti era stata rintracciata parte della documentazione relativa al Piano di Ricostruzione. Di questa, qui in appendice al testo, viene pubblicata per la prima volta la relazione tecnica allegata alle tavole di piano. Un ampio quadro urbanistico attraverso lo strumento dei Regi Decreti era stato anticipato da M. Viglino, *La struttura fisica e organizzativa della città nel processo storico di trasformazione urbanistica pianificata*, in *Beni culturali e ambientali nel Comune di Torino* (ricerca coordinata e diretta da Vera Comoli Mandracci), Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, Torino 1994, pp. 705-715. L'analisi tuttavia non si era soffermata sull'iter di approvazione del Piano di Ricostruzione quanto invece affrontato i contenuti del nuovo Piano Regolatore Comunale approvato nel 1959.

[20] *Concorso per il piano regolatore di Torino* in «Urbanistica» n.s., I (1949), pp. 31-53.

[21] Il riferimento specifico è rivolto in particolare a: *1945-1946. La Giunta Popolare. Il governo del Comune di Torino dalla Liberazione alle prime elezioni amministrative del dopoguerra*, collana «Atti consiliari. Serie storica», Archivio Storico della Città di Torino, Torino 1995; R. Roccia E G. Vaccarino (a cura di), *Torino in guerra tra cronaca e memoria*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 1995; A. Castagnoli, *Torino. Dalla ricostruzione agli anni Settanta*, Angeli, Milano 1995; V. Fasoli, *Il Piano di Ricostruzione del dopoguerra (1947-1949)*, in V. Comoli Mandracci, R. Roccia, V. Fasoli, P. Giardino, *Piazza Palazzo di Città*, «Piazze e strade di Torino» (collana diretta da Vera Comoli Mandracci, Franco Goy, Rosanna Roccia), Celid, Torino 1997; M.G. Vinardi (a cura di), *Danni di guerra a Torino. Distruzione e ricostruzione dell'immagine nel centro della città*, Celid, Torino 1997. Oltre a questi contributi più recenti preme segnalare l'anticipazione critica contenuta in *Torino città viva da capitale a metropoli 1880-1980.*, cit., in particolare il contributo di A. Sistri, *Dalla ricostruzione al «miracolo economico» cultura urbanistica e immagine della città*, pp. 335-371 e nel volume monografico V. Castronovo (a cura di), *Torino dal Fascismo alla Repubblica*, collana «Storia Illustrata di Torino», VII, Sellino, Milano 1993. Questa puntualizzazione bibliografica seleziona alcuni significativi contributi a integrazione dell'ampia bibliografia curata da Alessandro Demagistris ed Elisabetta Serra in L. Mazza, C. Olmo, *Architettura e Urbanistica*, cit., pp. 263-284.

[22] «L'Amministrazione postbellica opera in sostanziale continuità con esperienze attuate nel periodo precedente, per l'identità di alcuni dati di base: quelli già impostisi, ad esempio, all'indomani del 25 luglio 1943, quando accanto al podestà di Torino, Bruno Villabruna, erede della tradizione liberaldemocratica giolittiana, era stato nominato l'ingenere architetto Giovanni Chevalley, promotore delle fasi più rilevanti della cultura della città nel ventennio podestarile ed artefice di alcuni tra i più durevoli interventi dell'amministrazione pubblica e dell'impresa privata». Questa osservazione di Aldo A. Mola tuttavia non tiene completamente conto della continuità che Giovanni Chevalley rappresenta nella cultura architettonica e urbanistica torinese in quanto allievo e collaboratore dell'architetto Carlo Ceppi al quale l'amministrazione municipale e la committenza dell'alta finanza piemontese doveva una lunga serie di progetti e di realizzazioni altamente qualificati. Cfr. A.A. Mola, *L'amministrazone civica: tra ordinamenti istituzionali e politica* in *Torino città viva da capitale a metropoli 1880-1980*, cit., II, pp. 3-45, in particolare p. 40.

[23] Cfr. la nota redazionale premessa al *Concorso per il piano regolatore di Torino* in «Urbanistica» n.s., I (1947), n. 1, p.33

[24] Cfr. *Relazione illustrativa dei Piani di Ricostruzione* in *Relazione e Norme relative ai Piani di Ricostruzione di cinque zone della città ed al Piano di Ricostruzione del nuovo quartiere in Regione Mirafiori*, Allegato n. 3 alla Deliberazione del Consiglio Comunale del 22 ottobre 1949, Archivio Storico della Città di Torino (d'ora in poi ASCT), *Serie 1 K*, Piani Regolatori/Decreti (1932-1964), vol. 16, doc. 163, p.4

[25] *Ibidem.*

[26] *Pianta della Città di Torino coll'indicazione del Piano Unico Regolatore e di Ampliamento. 1906.* 5 aprile 1908, ASCT, *Serie 1K*, Decreti Reali Piani Regolatori (1899-1911), vol. 14, all.3.

[27] *Piano Edilizio Regolatore e di Ampliamento di parte della zona di territorio di collina della Città adottato dal Consiglio Comunale con Deliberazione in data 1° Dicembre 1913 e 20 Maggio 1914 parzialmente revocate e modificate con Deliberazioni del Consiglio stesso in data 1° e 24 marzo 1916*, ASCT, *Serie 1K*, Decreti Reali Piani Regolatori (1911-1931), vol. 15, all. 3.

[28] Cfr. A. Melis De Villa, P. Betta, *Torino qual'è e quale sarà*, Casanova, Torino 1927. I contenuti di questo saggio più volte richiamato nella bibliografia sull'urbanistica torinese, sono esaminati secondo un approccio critico innovativo da L. Re, *Problemi e fatti urbani dal 1920 al 1945*, cit.

[29] Scartata fin da subito, sia per questioni igieniche che per questioni estetiche, soluzioni di carattere provvisorio come quella della realizzazione di baracche di legno. Cfr. a tale proposito la relazione del sindaco Roveda pubblicata in appendice a *1945-1946. La Giunta Popolare.*, cit., pp. 83-111.

[30] Su questo aspetto si veda G. Scanagatta, *La relazione sui piani regolatori edilizi della città di Torino (1920)*, in *Elementi per il piano regolatore della città di Torino*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n.s. , I (1947), n. 11, pp. 320-322.

[31] La documentazione è conservata in ASCT, *Tipi e Disegni*, 68-2-1/35

[32] Cfr. C. Brogliatti, *La Giunta Popolare di Torino e i*

problemi della ricostruzione in *1945-1946. La Giunta Popolare*., cit., pp. 47-60, qui in particolare p. 58.

[33] Su questa posizione concordano sia il testo sul *Concorso per il piano regolatore di Torino* in «Urbanistica» n.s., I (1947), p.33, sia l'analisi di G. Goria, *I nuovi Piani Regolatori di Torino*, cit.

[34] Le nuove elezioni si svolsero il 10 dicembre 1946: l'ultimo Consiglio comunale eletto dalla cittadinanza era stato sciolto nel luglio 1923.

[35] Su questo tema si veda V. Castronovo, *Dalla Resistenza alla ricostruzione* in V. Castronovo, *Il Piemonte*, collana «Storia delle Regioni. Dall'Unità a oggi», Einaudi, Torino 1977, pp. 524-612, in particolare *La fine dei Consigli di gestione e delle giunte di sinistra*.

[36] Successivamente si aggiungono per l'esame del regolamento igienico-edilizio il medico direttore dell'Ufficio Sanitario e il Capo di Divisione del Settore Edilità del Comune. Cfr. P. Viotto, *Verso il nuovo Piano regolatore di Torino*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n.s. I (1947), n. 1, pp. 17-20.

[37] Città di Torino, *Relazioni e norme relative ai Piani di Ricostruzione di cinque zone della città ed al Piano di Ricostruzione del nuovo quartiere in regione Mirafiori*, ASCT, *Serie 1K*, Piani Regolatori, vol. 16, doc. 163, p. 6.

[38] A questo proposito il Sindaco Roveda osserva: «Poichè si sono avute assicurazioni che notevoli quantitativi dei materiali più necessari per le riparazioni sono disponibili, è necessario ora vincere sollecitamente le difficoltà burocratiche, accresciute dalla lentezza con le comunicazioni con Roma, e gli inciampi che fanno ritardare la partecipazione finanziaria dello Stato, onde cominciare entro breve termine i lavori.», ASCT, *Verbali della Giunta Popolare*, seduta del 13 giugno 1945, & 4.

[39] Le difficoltà di attraversamento legato alla direzione nord-sud è particolarmente sentita nella pianificazione urbanistica torinese da molto tempo. E' possibile risalire almeno agli anni preunitari per vedere affrontato questo problema, quando nel *Piano d'Ingrandimento della Capitale* Carlo Promis aveva prefigurato il prolungamento dell'asse storico di via Accademia delle Scienze in quello, di maggiore ampiezza, di via Madama Cristina (previsto completamente porticato) e definito il nuovo asse corrispondente agli attuali corsi Inghilterra e Principe Oddone. In entrambi i casi le varianti successive sono parzialmente intervenute a invalidare le potenzialità intrinsiche al progetto stesso. Cfr. V. Comoli (a cura di), *Il Piano d'Ingrandimento della Capitale (Torino 1851-1852)*, in «Storia dell'Urbanistica» Piemonte/I (1987).

[40] L'autostrada per Milano e il prolungamento del corso Giulio Cesare è stato realizzato a partire dal 1928. Sugli aspetti architettonici si veda l'approfondito studio di G. Montanari, *Tipi edilizi e caratteri urbanistici*, in V. Comoli, M. Viglino (a cura di), *Qualità e valori*, cit., pp. 61-71.

[41] Cfr. ASCT, *Serie 1K*, Piani Regolatori/Decreti (1932-1964), vol. 16, f. 135.

[42] Tra discussioni e progetti, nei primi anni del Settecento l'intervento relativo alla sede dell'ufficio dell'Insinuazione e ai diritti di passaggio acquisiti verso l'attuale via Bellezia vengono a mutare le proporzioni del progetto di Francesco Lanfranchi per la corte d'onore del Palazzo di Città. Su questo tema, ma soprattutto sulla puntuale e documentata analisi della costruzione del palazzo si rinvia a V. Comoli Mandracci, *Il Palazzo di Città per una capitale*, in *Il Palazzo di Città*, 2 voll., Archivio Storico della Città di Torino, Torino 1987, I, pp.59-190.

[43] Cfr. A. Magnaghi, Luciano Re, *La città e la memoria* in A.Magnaghi, M. Monge, L. Re, *Guida all'architettura moderna di Torino*, Designers Riuniti Editori, Torino 1982, p. 286. Occorre tenere presente che la defunzionalizzazione della piazza da area di mercato era conseguente al decentramento del mercato ortofrutticolo all'ingrosso dai padiglioni ottocenteschi (Giovanni Barone, 1836) alla nuova sede (Umberto Cuzzi, 1933) di via Giordano Bruno lungo la linea ferroviaria Torino-Genova.

[44] Noti sono infatti il progetto del 1855 di Gaetano Bertolotti e del 1860 di Enrico Petiti. Cfr. ASCT, *Tipi e Disegni*, rispettivamente 40-1-8/9 e 63-1-83/92. Su questo tema si veda il contributo di Vera Comoli Mandracci, *Torino tra 'progresso' e* loisir, in V. Comoli Mandracci, R. Roccia (a cura di), *Torino città di* loisir. *Viali, parchi e giardini tra Otto e Novecento*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 1996, pp. 43-72.

[45] Cfr. *Ampliamento edificio scolastico Torquato Tasso*, 18 giugno 1931 in ASCT, *Serie 1 K*., Piani Regolatori/Decreti (1911-1931), vol. 15, f. 105 bis.

[46] Cfr. P. Viotto, *Il concorso per la sistemazine di Piazza Solferino* in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e Architetti in Torino», n.s., I (1947), n. 4, pp. 113-118.

[47] Al Ministero dei Lavori Pubblici è infatti affidato il compito della ricostruzione degli edifici pubblici, così come al Ministero della Pubblica Istruzione il controllo sugli interventi di restauro dei monumenti. Su questi temi si veda G. De Angelis, *Un problema del dopoguerra: il restauro dei monumenti*, in «Metron», n.2 (1945), pp. 44-46. Per il riferimento torinese oltre al già citato contributo di C. Brogliatti, *La Giunta Popolare di Torino*, cit., dal punto di vista dell'analisi più puntualmente giuridica si veda F. Pizzetti, *Dal* Cln *della Città di Torino alla Giunta Roveda: il contesto istituzionale*, in *1945-1946. La Giunta Popolare*, cit., pp.15-45.

[48] Su questo aspetto si sofferma Valerio Castronovo soprattutto per quanto riguarda il periodo successivo alle elezioni del 18 aprile 1948. Cfr. V. Castronovo, *Dalla Resistenza alla ricostruzione*, cit., pp. 584-594.

[49] La proposta viene respinta con delibera del 30 agosto 1946. Cfr. C. Brogliatti, *La Giunta Popolare di Torino*, cit., p. 60 nota 44.

[50] Il progetto risalente al 1910 era stato redatto, in occasione dell'Esposizione del 1911, dall'architetto Eugenio Ballatore di Rosana e dall'ingegnere F. Gonella per la Società Stadium. Cfr. ASCT, *Progetti edilizi*, 1910, n.570.

[51] Non lontano da queste zone la stessa sorte sembra essere riservata anche al cimitero di San Pietro in Vincoli. Cfr. ASCT, *Verbali del Consiglio Comunale*, anno 1949, vol.13 allegati alla Deliberazione del 22 ottobre 1949, &27, verbale XLVI f. 173. All'interno della stessa collocazione archivistica, per la Mole Antonelliana e la chiesa di San Michele si vedano rispettivamente i fogli 214 e 217.

[52] R. Le Caisne, *La ricostruzione delle nostre città*, in «Metron», 1 (1945), p. 22.

[53] *Ibidem*

APPENDICE

(trascrizione a cura di Vilma Fasoli)

CITTÀ DI TORINO/RELAZIONI E NORME/RELATIVE AI/PIANI DI RICOSTRUZIONE/DI CINQUE ZONE DELLA CITTÀ/ ED AL PIANO DI RICOSTRUZIONE/DEL NUOVO QUARTIERE/IN REGIONE MIRAFIORI/

Allegati n. 3 - 4 - 5- 7 - alla Deliberazione del Consiglio Comunale in data 22-10-49

(Archivio Storico Città di Torino, *Serie 1K*, Piani Regolatori/Decreti, vol. 16, Allegato 3).

Città di Torino Servizio Tecnico dei LL.PP.

PIANI DI RICOSTRUZIONE DI CINQUE ZONE DELLA CITTÀ DI TORINO

Relazione

In base all'articolo 1 del Decreto Legislativo Luogotenenziale 1° Marzo 1945 n. 154 veniva emanato il decreto Ministeriale 6 Marzo 1947, inserito nella Gazzetta Ufficiale del 21 Marzo 1947 - Anno 88° - n. 66 con la pubblicazione dell'undecimo elenco dei Comuni danneggiati dalla guerra che debbono adottare un Piano di Ricostruzione, nel quale era compresa anche la Provincia di Torino per la Città di Torino con la precisazione che si trattava di piano parziale limitatamente alle seguenti zone del capoluogo:

1ª Zona: compresa tra corso Vittorio Emanuele II, corso Galileo Ferraris, corso Siccardi, via della Consolata, corso Regina Margherita, via Cigna, corso Emilia, corso Brescia, corso Novara, corso Tortona, piazzale Regina Margherita, lungo Po Macchiavelli, lungo Po Cadorna e Diaz, corso Cairoli, corso Vittorio Emanuele II°;

2ª Zona: compresa tra stazione di smistamento dello FF.SS., via Tommaso Villa, piazza Bengasi, piazza Nizza, via Corrado Corradini, torrente Sangone, corso Fabio Massimo, corso Galileo Galilei e via Cellini

3ª Zona: compresa tra corso Peschiera, via Osasco, via Montenegro, piazza Generale di Robilant e corso Racconigi;

4ª Zona: compresa tra corso Peschiera, corso Galileo Ferraris, via Cristoforo Colombo, corso Duca degli Abruzzi;

5ª Zona: compresa tra corso Massimo d'Azeglio, via Pallamaglio, via Nizza, via Bidone.

La finalità specifica dei piani di ricostruzione che in ottemperanza a tale decreto Ministeriale sono stati approntati, come risulta dal testo stesso del citato decreto 1° marzo 45 n. 154 e chiarito dall'apposita circolare 9 Aprile 1945 n. 49 del Ministero dei Lavori Pubblici, non è quella di creare un vero e proprio Piano regolatore, ma un piano che consenta di ricostruire nel più breve tempo la preesistente entità di agglomerato urbano. Tuttavia dovendo i piani di ricostruzione agevolare l'attuazione dei piani regolatori sia vigenti che in progetto essi non possono trascurare «la possibilità di trarre partito dalle distruzioni belliche per migliorare le condizioni igieniche dell'abitato e la rete viaria, dando respiro ai vecchi quartieri e disponendo in adatto luogo i servizi e gli uffici pubblici neccessari», come è detto nella circolare Ministeriale.

L'elaborazione dei piani di ricostruzione ha dovuto quindi svolgersi non ignorando, ma anzi tenendo preciso conto delle necessità del piano regolatore che, risalendo a circa trenta anni or sono, è già stato oggetto di numerose e notevoli varianti in attesa del nuovo piano regolatore generale esteso a tutto il territorio che dovrà essere approntato a termini della legge urbanistica 17 Agosto 1942 n. 1150.

La stesura dei piani di ricostruzione ha quindi dovuto essere preceduta dallo studio di tutte quelle varianti al piano regolatore che dovevano specificamente sancire nuovi allineamenti di costruzione in armonia con il piano di ricostruzione, per far sì che le modifiche agli allineamenti stabiliti dai piani di ricostruzione trovassero conferma e continuazione anche nei tratti della stessa strada che per non aver subito distruzioni belliche non potevano formare propriamente oggetto del piano di ricostruzione. Una speciale Commissione urbanistica nominata dall'Amministrazione Comunale nell'agosto 1945 ha appunto provveduto allo studio ed all'approvazione delle varianti ritenute necessarie per l'adattamento del piano regolatore alle condizioni attuali della Città per l'insieme delle zone più danneggiate dalla guerra ed in particolare di quelle per le quali era richiesto il piano di ricostruzione.

I dati presi in esame a suo tempo per la detrminazione dei limiti delle zone di cui al Decreto 6.3.1947, sono quelli relativi ai danni causati dalle incursioni aeree alle abitazioni ed alla edilizia cittadina in generale, rilevati alla fine della guerra (1945) e confrontati rispetto allo stato preesistente cioè al 1940.

Le distruzioni estese sono state numerose, esse non si riscontrano in zone che potevano avere particolare interesse bellico se non nella seconda zona adiacente agli impianti industriali della Fiat Lingotto e della RIV, fiancheggianti la stazione di smistamento delle Ferrovie dello Stato. Per la parte centrale della Città le estese distruzioni lamentate sono dovute più agli spezzoni incendiari che alle bombe dirompenti. La vetustà degli edifici costituiti da murature portanti di non grande solidità anche se di notevole spessore, da orizzontamenti in legno e da coperture a tetto con ossatura quasi esclusivamente in legname, hanno facilitato l'opera di distruzione provocata dalle incursioni avvenute alla fine del 1942 e nei primi mesi del 1943 che si ripromettevano prevalentemente effetto morale cioè terroristico.

La Divisione Statistica della Città di Torino nell'accurata indagine eseguita durante gli anni 1944 e 1945, così riassume i dati principali delle distruzioni avvenute nelle cinque zone contemplate dal piano di ricostruzione:

Per la 1ª Zona (compresa tra il corso Vittorio a sud, il torrente Dora a nord, il fiume Po a est ed il corso Galileo Ferraris, la via Consolata e la via Cigna a ovest) si riscontrarono circa 52.000 camere di abitazione o locali desti-

nati ad uffici distrutti o danneggiati, con la proporzione di ben il 40% rispetto all'intera zona.

Per la 2ª Zona (compresa tra la stazione di Smistamento a ovest, la via Cellini a nord, il fiume Po ad est ed il confine del territorio della Città a sud) si riscontrarono circa 16.000 camere o locali distrutti o danneggiati, su una consistenza totale di circa 22.000 locali, con la proporzione di oltre il 73% rispetto all'intera zona.

Per la 3ª Zona (compresa fra il corso Peschiera a nord, la via Osasco a est, la via Montenegro e la piazza Robilant a sud ed il corso Racconigi a ovest) si riscontrarono circa 4.000 locali distrutti o danneggiati su una consistenza totale di circa 9.000 locali con la proporzione del 45% rispetto all'intera zona situati in prossimità degli stabilimenti Lancia.

Per la 4ª Zona (compresa fra il corso Peschiera a nord, il corso Galileo Ferraris a est, la via Cristoforo Colombo a sud ed il corso Duca degli Abruzzi a ovest) si riscontrarono 1700 locali distrutti o danneggiati su una consistenza totale di circa 4.000 con la proporzione del 43% rispetto all'intera zona.

Per la 5ª Zona (compresa tra la via Pallamaglio a nord, il corso Massimo D'Azeglio a est, la via Bidone a sud e la via Nizza ad ovest), si riscontrarono circa 2.500 locali distrutti o danneggiati contro una consistenza totale nella stessa zona di circa 4.700 locali, con una proporzione del 53%.

Gli stabili sinistrati parzialmente ed in genere riparabili senza eccessiva spesa sono già stati in gran parte riattati usufruendo della legge Ruini e successive che consentiva un notevole apporto da parte dello Stato nelle spese di riparazione o in generale, ricostruiti con quella celerità che sarebbe desiderabile anche quando non esistono vincoli di piano regolatore e la ricostruzione non sarebbe ostacolata, ma anzi facilitata in ogni modo.
Nella massima parte dei casi ci si trova in presenza di isolati nei quali esistono aree nude a causa delle distruzioni belliche a fianco di case intatte e già riparate; poichè non è possibile pensare alla demolizione di fabbricati ancora esistenti è logico che i piani di ricostruzione siano stati studiati in previsione delle varianti inerenti ad un nuovo Piano Regolatore in modo che le nuove costruzioni che sorgeranno in vicinanza di quelle che vetustà di secoli, non vengano a costituire futuro ostacolo ad una organica sistemazione urbanistica. Per ciascuna delle cinque zone relative ai piani di ricostruzione sono indicate in seguito o separatamente i motivi che hanno determinato l'adozione delle varianti relative al Piano Regolatore e di conseguenza gli allineamenti di nuova adozione. Si rimanda perciò a quanto è detto per le singole zone per ciò che riguarda le variazioni di piano regolatore. Ma è da osservare che anche indipendentemente dalla modifica degli allineamenti stradali è necessario servirsi delle leggi sui piani di ricostruzione per consentire che la Città riprenda il suo volto in quelle zone che, pur essendo soggette a modificazioni di sorta come allineamenti, per ragioni diverse e specialmente per eccessivo frazionamento o per mancato accordo tra i proprietari non sono ancora state oggetto di alcuna iniziativa ed esempi classici di soluzioni urbanistiche d'insieme come quelle di piazza Castello e di via Po sono tuttora deturpati da rovine e monconi edilizi con grave scapito dell'estetica cittadina. Per quest'ultime zone appare perciò opportuno uno speciale provvedimento che consenta in modo sollecito l'applicazione del decreto 10 Aprile 1947 n. 261 e successive modificazioni in modo che la Città possa intervenire efficacemente ed attraverso a nuove lotizzazioni (se del caso) rendere possibile la ricostruzione con il miglior sfruttamento delle aree stesse.

I piani di ricostruzione predisposti per le cinque zone sono costituiti:
a) da planimetrie nella scala della mappa catastale locale e cioè ad 1:750 o ad 1:1500, con l'indicazione dello stato attuale delle zone relative a seguito delle distruzioni e demolizioni e relativa planimetria d'insieme in scala 1:2000 oltre a quadro d'unione dei fogli di mappa per quelle zone che comprendono una grande estensione;
b) da planimetrie nella scala della mappa catastale locale e cioè ad 1:750 o ad 1:1500, con l'indicazione del piano di ricostruzione proposto e cioè i nuovi allineamenti sanciti dal piano e quelli definiti dal piano regolatore vigente o dalle varianti in corso di approvazione superiore nonchè le aree soggette alle disposizioni di legge per l'applicazione del piano di ricostruzione stesso, con planimetria d'insieme in scala 1:2000 e quadro d'unione dei fogli di mappa per le zone di grande estensione;
c) planimetria in scala 1:1500 delle aree periferiche che potranno essere espropriate ai sensi dell'articolo 2 lettera b) del D.L.L. 1° Marzo 1945 n. 154 e che sono destinate alla formazione di un quartiere autonomo esterno al nucleo abitato attuale, aree che potranno essere cedute a quei proprietari che non potranno ricostruire nella posizione primitiva i fabbricati distrutti;
d) relazione illustrativa dei piani proposti e di ciascuna zona in particolare;
e) norme edilizie di massima per la costruzione delle aree di cui alla lettera b) e di quelle da espropriarsi di cui alla lettera c).

Come risulta dalle legende allegate ad ogni gruppo di disegni, sono stati adottati i seguenti segni convenzionali:
a) Per le planimetrie riferentesi allo stato attuale sono indicati: Con grossi punti i limiti di zona;
Con linea nera gli allineamenti stradali esistenti;
Con linea blu gli allineamenti stradali già previsti dal piano regolatore vigente;
Con quadrettatura diagonale i portici esistenti;
Con linee gialle su fondo bianco gli edifici lievemente danneggiati;
Con strisce gialle e bianche di uguale larghezza gli edifici gravemente danneggiati. Con tinta gialla in pieno gli edifici distrutti;
Con tinta verde scura i giardini o parchi pubblici esistenti;
Con tinta oliva le aree vincolate a giardino privato;

Con tinta verde giallo i giardini o parchi privati esistenti;
Con tinta azzurra i corsi d'acqua;
Con segni vari le Chiese, le scuole, gli uffici e banche, i mercati e musei, gli ospedali, le caserme, i campi sportivi.

b) Per le planimetrie riferentesi al piano di ricostruzione proposto: Con grossi punti i limiti di zona;
Con linea nera gli allineamenti stradali esistenti;
Con linea bleu gli allineamenti stradali già previsti dal piano regolatore vigente;
Con linea rossa intera i nuovi allinementi previsti dal piano di ricostruzione;
Con linea rossa a tratti i nuovi allineamenti previsti dalle varianti al piano regolatore;
Con quadrettatura nera diagonale i portici esistenti;
Con quadrettatura rossa diagonale i portici previsti dal piano di ricostruzione;
Con tinta gialla per le aree stradali rese libere dalle distruzioni;
Con filettatura gialla per le aree da liberare dalle costruzioni esistenti in applicazione del normale piano regolatore;
Con tinta rosa le aree da ricostruire in base al piano di ricostruzione, alle quali saranno applicate le disposizioni di legge;
Con tinta verde scura i giardini o parchi pubblici già esistenti o come tali già proposti dal piano;
Con tinta oliva le aree già vincolate a giardino privato o proposte come tali dal piano;
Con tinta verde giallo i giardini o parchi privati esistenti;
Con tinta bleu i corsi d'acqua;
Con segni vari le Chiese, le scuole, gli uffici e banche, gli ospedali, le caserme, i mercati e musei, i campi sportivi, in nero quelli esistenti e in rosso quelli previsti dal piano.

c) Per la planimetria delle aree periferiche che potranno essere espropriate ai sensi dell'articolo 2 lettera b) del D.L.L. 1° Marzo 1945 n. 154 e destinate alla formazione di un quartiere autonomo sono stati adottati i seguenti segni convenzionali;
Con linea nera gli allineamenti esistenti;
Con linea bleu gli allineamenti già previsti dal Piano Regolatore non ancora attuali;
Con linea rossa intera gli allineamenti fissati dal nuovo piano;
Con tinta di contorno celeste gli isolati da completarsi in base alle disposizioni del Piano Regolatore vigente e del regolamento edilizio in corso;
Con tinta rosa e contorno rosa gli isolati da costruirsi in base al piano da approvare;
Con tinta grigia le aree destinate alla costruzione di edifici pubblici e d'interesse collettivo;

Come appare dalle planimetrie di cui alle lettere a) e b) costituenti il piano, in alcuni casi si è preveduta l'estensione dell'area soggetta al piano di ricostruzione per ottenere una razionale ricostruzione sia nel caso che le aree residuate dagli allargamenti stradali non siano più sufficienti, sia quando per un risanamento dello stato di fatto occorra demolire costruzioni esistenti in cattivo stato igienico per consentire una ricostruzione razionale più estesa delle aree prospettanti piazze o vie di notevole interesse d'insieme. Pertanto si fa esplicita richiesta di applicazione nei casi suddetti degli art. 23 e 28 della legge urbanistica 17-8-1942 n. 1150 per le aree occupate da costruzioni.

In linea generale le disposizioni di legge che si richiede di applicare per l'attuazione del piano di ricostruzione delle cinque zone della Città di Torino sono le seguenti:
1) Legge 15 Giugno 1865 n. 2359 sulle espropriazioni per cause di pubblica utilità.
2) Regolamento Edilizio della Città di Torino omologato dal Ministero dei Lavori Pubblici in data 26 Gennaio 1925.
3) Regolamento d'Igiene approvato dalla Giunta Provinciale Amministrativa il 5 Novembre 1926 n. 32416 e vistato dal Ministero dell'Interno.
4) Legge Urbanistica approvata con Decreto 17 Agosto 1942 n. 1150
5) Decreto Legislativo Luogotenenziale sui Piani di Ricostruzione approvato il 1° Marzo 1945 n. 154.
6) Decreto Legge del Capo Provvisorio dello Stato approvato in data 17 Aprile 1947 n. 261 relativo all'attuazione dei Piani di Ricostruzione a modificazione parziale precedente Decreto.
7) Decreto Legislativo 17 Aprile 1948 n. 740 del Presidente della Repubblica e modificazione e integrazione delle disposizioni di cui ai numeri 5 e 6.
8) Decreto Ministeriale 23 Settembre 1948 relativo ai criteri da seguire per l'espropriazione di aree.

Premesso quanto sopra in linea generale riferentesi a tutte le zone, si ritiene opportuno dettagliare e motivare singolarmente le proposte per ogni zona, per ciascuna delle quali si richiamano le allegate norme edilizie che dovranno di massima presiedere alla ricostruzione.

Piano di ricostruzione della 1ª zona della città di Torino

Limiti della zona:
Corso Vittorio Emanuele II, corso Galileo Ferraris, corso Siccardi, via della Consolata, corso Regina Margherita, via Cigna, corso Emilia, corso Brescia, corso Novara, corso Tortona, piazzale Regina Margherita, Lungo Po Macchiavelli, Lungo Po Cadorna e Diaz, corso Cairoli, corso Vittorio Emanuele II.
Il progetto del piano di ricostruzione comprende per questa zona:
1°) Planimetria d'insieme dello stato attuale in scala 1:2000 con l'indicazione degli edifici distrutti, danneggiati gravemente e danneggiati meno gravemente;
2°) Planimetria d'insieme del piano di ricostruzione in scala 1:2000 con l'indicazione delle aree da ricostruire e degli allineamenti proposti, nonchè delle destinazioni a zona verde;
3°) Planimetria in scala 1:5000 come quadro d'unione dei fogli di mappa interessati dal piano della I Zona con le indicazioni dei limiti di ciascun foglio e del numero distintivo relativo;

4°) Gruppo di 34 fogli di mappa in scala 1:750 dal numero 169 al numero 179 ed in scala 1:1500 dal numero 191 al numero 222 relativi alla dimostrazione dello stato attuale degli stabili danneggiati;
5°) Gruppo di 34 fogli di mappa in scala 1:750 e 1:1500 come sopra con l'indicazione delle aree da ricostruirsi e degli allineamenti adottati siano essi di nuova proposta o riferentesi al piano regolatore vigente attuato o meno.

Per facilitare l'esame del piano si sono raggruppate in un'unica cartella tutte le tavole suddette, mettendo fronte a fronte i fogli di mappa relativi allo stato attuale ed al piano proposto. L'elaborazione del piano di ricostruzione per questa I Zona è stata ritardata dalla neccessità di definire le linee principali di un futuro piano regolatore della zona centrale in dipendenza del concorso pubblico bandito per un piano regolatore di massima della Città. Successivamente si sono dovute studiare le varianti al piano regolatore vigente relative alla zona in oggetto per far sì che le modificazioni agli allineamenti da adottarsi con i piani di ricostruzione non fossero frammentarie e discontinue ma rientrassero in un'organica previsione d'insieme. Si dovette perciò eseguire un accurato lavoro d'indagine sulla necessità di allargamento o sulla possibilità di coordinamento delle arterie del vecchio centro cittadino, soprattutto per facilitare quelle comunicazioni nel senso nord-sud che difettano, anzi sono ora rappresentate unicamente nel vecchio centro dall'attraversamento sull'asse corso Giulio Cesare, via Milano, via S. Francesco d'Assisi, via Pietro Micca, corso Re Umberto. La Commissione istituita dall'Amministrazione riscontrò la necessità di facilitare le comunicazioni in tale direzione nord-sud mediante:

1°) Il protendimento del corso Vercelli dal corso Emilia alla piazza della Repubblica mediante allargamento della via Goffredo Mameli e della via Borgo Dora che hanno subito notevoli distruzioni specie tra la via Andreis e la piazza Borgo Dora nonchè all'angolo della via Goffredo Mmeli con la piazza della Repubblica. Lasciando per ora impregiudicata la questione dello spostamento della stazione Ferrovia-Ciriè-Lanzo si è prevista la lottizzazione della zona in gran parte distrutta sul lato della via Borgo Dora, con vie di 18 metri per consentire un notevole sfruttamento in altezza delle aree stesse e facilitare in tale modo la ricostruzione di abitazioni dato che la zona non presenta possibilità di incremento commerciale dopo lo spostamento del mercato all'ingrosso della frutta. In relazione a distruzioni notevoli avvenute fra la piazza Borgo Dora e la via Cigna, si è previsto il raccordo della piazza Borgo Dora con le vie Robassomero e S. Pietro in Vincoli, il corso Ciriè ed il Lungo Dora in modo da innestare alla via Cigna allargata una parte del traffico che ora sfocia sul corso Giulio Cesare. La formazione di due vie ai lati del Cimitero S. Pietro in Vincoli e la destinazione a zona verde pubblico di alcune aree hanno lo scopo di consentire un isolamento ed una sistemazione decorosa di detto Cimitero che è il più antico della Città e conta centinaia di sepolture perpetue di illustri famiglie Piemontesi.

2°) Il miglioramento della comunicazione corso Giulio Cesare, piazza della Repubblica mediante allargamento della strettoia detta «Le Isole» all'imbocco della piazza, portandone la larghezza a m. 32 oltre ai portici pedonali previsti già nel piano regolatore sin dal 1908. La piazza della Repubblica nella soluzione adottata assumerà forma quasi quadrata conservando invariati gli imbocchi sul lato della via Milano (già piazza d'Italia) con gli edifici del Juvara. Gli smussi ottagonali nei quattro angoli morti della piazza sono stati aboliti per consentire un miglior collegamento delle varie provenienze nord, est, sud ed ovest che in essa sfociano costituendo un nodo della massima importanza che la commissione ha ritenuto insostituibile e che rende perciò necessario un buon collegamento con le strade di penetrazione a sud del corso Regina, collettore principale di tutta la viabilità della zona.

3°) IL collegamento della piazza della Repubblica con la piazza Castello, utilizzando in questa zona le distruzioni più importanti che si estendono a così vaste aree intorno alla zona archeologica monumentale comprendente le Torri Palatine della Cinta Romana, il teatro Romano, il Duomo di Torino con il suo campanile e la meravigliosa cupola della Cappella retrostante detta della Santa Sindone, oltre al palazzo già Reale primitivo ed al suo ampliamento monumentale sulla fronte della via XX Settembre. Questa zona può ben dirsi matura per una completa ricostruzione organica poichè pur non richiedendo demolizioni di importanza, consente di attuare la comunicazione piazza della Repubblica-piazza Castello mediante sistemazione in ogni caso necessaria della piazza Porta Palatina, della via Porta Palatina e della via Palazzo di Città. Le estese distruzioni che interessano la piazza Cesare Augusto (già Porta Palatina) le vie Porta Palatina e Cappel Verde e la via Palazzo di Città consentono di iniziare l'attuazione del piano risultante dalle planimetrie in modo che non sia pregiudicato, anche se la futura completa realizzazione importa un impegno finanziario non indifferente e sarà perciò ritardata. La necessità di provvedere alla ricostruzione della zona completamente distrutta intorno alle Torri Palatine ha consigliato la Commissione a studiare la nuova piazza ed adottare la variante relativa al piano regolatore per il collegamento con la piazza Castello attraverso la via Palazzo di Città allargandola a m. 16 e 19 con portici e rispettivamente a m.24 e 21 i due tratti della via Porta Palatina che congiungono detta via con la piazza Cesare Augusto.

4°) Il collegamento della piazza della Repubblica con la piazza Solferino mediante allargamento delle vie Bellezia e Botero, per le quali per altro e per lo sbocco sulla piazza Solferino sussistono difficoltà notevoli in quanto esse interessano la sistemazione definitiva del palazzo Municipale e richiedono il rispetto di edifici notevoli per la storia dell'arte, nonchè di una Chiesa (quella dei Santi Martiri) di eccezionale bellezza. Per questa arteria il piano si è perciò limitato a definire gli allineamenti della parte sinistrata in modo da non pregiudicarne il futuro. Per la piazza Solferino dove le distruzioni investono soltanto il lato della cosidetta «spina» tra la via Pietro Micca e la via S. Teresa si fa riserva di adottare un allineamento che arretri di molto la fronte del palazzo attuale, lasciando impregiudicata la questione della definitiva forma dello sbocco della via Botero nella piazza, all'angolo della via Pietro Micca. La distruzione che ha colpito anche altri isolati adiacenti alla via Bellezia ha consigliato di prevedere nuovi allineamenti della parte da ricostruire così come sono indicati nel piano verso la via S. Chiara e la via S. Agostino, essendo le altre parti costituite da edifici rimasti intatti. Tutte le varianti al piano regolatore rese necessarie dalle suindicate considerazioni sono state oggetto di approvazione precedente da parte della Giunta e del Consiglio Comunale e si trovano all'approvazione superiore. Ad essa si è qui accennato in quanto era necessario precisare le ragioni che hanno determinato gli allineammenti prescelti per le aree estese ed importanti nel centro più antico della Città, che è opportuno siano ricostruite al più presto senza incertezze di tracciato. Non è qui il caso di accennare alle altre aree disperse in vari punti della prima zona, poichè esse per la maggior parte non sono interessate da modifiche di allineamenti e la loro individuazione sul piano ha solo lo scopo di consentire che ad esse sia riconosciuta la possibilità di applicazione delle norme che ne devono facilitare la ricostruzione con tutti i benefici che la legge consente o consentirà per le aree comprese nei piani di ricostruzione. Occorre però accennare ancora a due varianti che rappresentano la soluzione di problemi organici: l'una è quella del miglior raccordo della via Reggio con la via Catania nella zona di Borgo Rossini, l'altra è quella diretta a creare sul protendimento del corso Massimo d'Azeglio, una strada di importanza in modo da completare l'anello che racchiude i quartieri del cuore di Torino, la cui attività commerciale, amministrativa e finanziaria non deve essere disturbata da un traffico pesante di penetrazione. La nuova strada lambirà detto centro sul tracciato delle vie Fratelli Calandra, delle Rosine e S. Ottavio chiudendo come si è detto l'anello dei corsi S. Maurizio, Principe Eugenio, Inghilterra e Vittorio Emanuele. La presenza di distruzioni notevoli ed in particolare di zone a giardino e di stabili vetusti già sedi di caserme ora inutilizzati ed in corso di permuta con la Città da parte dell'autorità militare, faciliteranno notevolmente l'apertura di questa arteria che non era possibile spostare (come qualcuno vuole) lungo il Po senza guastare il complesso della piazza Vittorio Veneto, gioiello dell'epoca, data l'insufficienza delle sedi dei lungo Po Diaz e Cadorna. Altra variante è il prolungamento della via Lascaris sino alla via Arsenale in relazione alla destinazione a borsa valori del palazzo Lascaris.
Il piano di ricostruzione adottato per la I zona interessa soltanto le aree indicate con tinta rosa ed ha come sua finalità la rapida ricostruzione delle aree stesse in modo da ricostruire la preesistente entità, migliorando le condizioni igieniche ed edilizie prima esistentl e nel contempo la rete stradale. Per la parte di aree libere situate nel vecchio centro appare opportuno che la città possa intervenire mediante espropriazione, sia per ricostruire le precedenti unità urbanistiche, sia per destinare nell'interesse della collettività le aree stesse favorendo il sorgere a volta a volta di centri di quartiere o di edifici di carattere pubblico o di case di abitazione.
Tutti gli edifici di carattere monumentale sono stati rispettati ed è stata svolta l'indagine per l'accertamento dei giardini esistenti di un certo pregio. I più importanti sono stati oggetto di vincolo a verde privato e per qualcuno soltanto nell'interesse della collettività si è proposto la destinazione ad uso pubblico anche per garantirne una decorosa manutenzione.
I portici pedonali che rappresentano una caratteristica di Torino sviluppandosi su di una lunghezza di oltre 12 Km., non sono stati previsti se non nei tratti ove la loro ricostruzione dà la continuità a quelli esistenti, nonchè in due zone organiche costituenti la via Palazzo di Città sul lato sud per dare continuità a quelli della stessa via e della piazza omonima, l'altra la piazza della Repubblica che sarà sempre luogo di mercato. Del resto i portici già esistono allo sbocco della via Milano. Essi consentiranno una sosta comoda in caso di maltempo (e Torino ha in media 104 giorni piovosi all'anno) per la folla che il centro commerciale richiama e che attualmente non ha riparo adeguato. L'insieme della zona archeologica-monumentale compresa fra il Duomo e la Porta Palatina dovrà sottostare a disciplina architettonica ed è stata prevista la preventiva approvazione da parte della Sovraintendenza all'arte antica e medioevale di tutte le costruzioni che potranno sorgere in tale località, comprese le scuole che sostituiranno quelle distrutte. La ricostruzione di tutte le aree nella I Zona dovrà avvenire in base ai regolamenti vigenti ed alle norme edilizie allegate che qui si richiamano e che di massima danno inizio ad una zonizzazione organica e costituiscono in parte una necessaria anticipazione delle disposizioni introdotte nel nuovo regolamento igienico-edilizio (attualmente in fase di completamento) e nel nuovo Piano Regolatore Generale che sarà allestito entro i termini previsti dalla Legge Urbanistica del 1942. È pure allegato a parte l'elenco delle aree per la ricostruzione delle quali la Città ha uno speciale interesse e che potranno richiedere una espropriazione preventiva per poter addivenire ad una nuova lottizzazione sia per destinazione parziale delle aree a suolo pubblico sia per aver modo di rattificare i confini interni di proprietà e favorire una razionale ricostruzione. Per tali aree si invoca già sin d'ora la facoltà prevista dagli art. 72 bis e seguenti del Decreto Legislativo del Capo Provvisorio dello Stato 10 Aprile 1947 n. 261 e successive modificazioni. La motivazione del provvedimento è richiamata in tale elenco per gruppi di opere previste dal piano di ricostruzione.

Piano di ricostruzione della 2ª zona

Limiti della zona:
Stazione di Smistamento delle FF.SS., via Tommaso Villa, piazza Bengasi, piazza Nizza, via Corrado Corradini, Torrente Sangone, corso Fabio Massimo, corso Galileo Galilei e via Cellini.
Il progetto del piano di ricostruzione comprende per questa zona:
1°) Planimetria d'insieme dello stato attuale in scala 1: 2000 con l'indicazione degli edifici distrutti, danneggiati gravemente e danneggiati meno gravemente;
2°) Planimetria d'insieme del piano di ricostruzione in scala 1:2000 con l'indicazione delle aree da ricostruire e degli allineamenti proposti, nonchè delle destinazioni a zona verde;

3°) Planimetria in scala 1:5000 come quadro d'unione dei fogli di mappa interessati dal piano della 2ª Zona con le indicazioni dei limiti di ciascun foglio e del numero distintivo relativo;
4°) Gruppo di 7 fogli di mappa in scala 1:1500 e precisamente quelli distinti con i numeri 90-91-119-120-121-122-184 relativi alla dimostrazione dello stato attuale degli stabili danneggiati;
5°) Gruppo di 7 fogli di mappa in scala 1:1500 come sopra con l'indicazione delle aree da ricostruirsi e degli allineamenti adottati siano essi di nuova proposta o riferentesi al piano regolatore vigente attuato o meno.

Per facilitare l'esame del piano si sono raggruppate in un'unica cartella tutte le tavole suddette mettendo fronte a fronte i fogli di mappe relativi allo stato attuale ed al piano proposto. L'elaborazione del piano di ricostruzione di questa 2ª Zona si impernia sulla necessità di provvedere all'allargamento della via Nizza sul tratto compreso tra la piazza Carducci e la piazza Bengasi ed in special modo del tratto compreso tra le Officine Fiat Lingotto ed il sottopassaggio alla ferrovia che le collega al nuovo stabilimento di Fiat-Mirafiori ove l'intensità del traffico è maggiore. Sulla stessa via Nizza esistono inoltre gli stabilimenti R.I.V. per la fabbricazione dei cuscinetti a sfere e varie altre industrie di una certa importanza. Lo stato di congestione che si verifica in detta via in alcune ore del giorno ed in modo particolare all'entrata ed all'uscita delle maestranze degli stabilimenti non può essere alleviato se non con un allargamento che consenta il libero svolgersi del traffico pedonale e ciclistico di grande massa, senza intralciare il passaggio delle linee tranviarie e senza pregiudicare, come viene attualmente, il traffico veicolare sia veloce che lento. Questo attualmente non ha alcun modo di sostare poichè lo spazio occupato dalle piste di corsa fra i binari tranviari non lascia libera una sufficiente larghezza nè per la sosta nè per il sorpasso. Il traffico della Barriera di Nizza supera per importanza tutti gli altri accessi della Città e raggiunge quello di Porta Nuova e di Porta Palazzo, ma in queste località il traffico ha a disposizione sedi di metri 40 a 50 di larghezza mentre qui è prevista una larghezza massima di m. 21 dal Piano Regolatore non attuata dappertutto poichè in molti punti tra i fabbricati esistenti la larghezza libera si riduce a m. 19. D'altra parte è da tener presente che l'occasione che si presenta di provvedere all'allargamento della via Nizza per gran parte della sua lunghezza in conseguenza dei gravissimi danni causati alla zona dalle incursioni aeree è da ritenersi unica e sarebbe irrimediabilmente pregiudicata ogni possibilità pratica di attuarla qualora si consentisse la ricostruzione degli stabili distrutti sugli allineamenti preesistenti. Le distruzioni notevoli si estendono infatti a circa 1750 metri di fronte e cioè oltre ai due terzi della lunghezza totale di m. 2600 dalla piazza Carducci alla piazza Bengasi ed è a tali tratti che il piano si riferisce. Le costruzioni esistenti intatte o facilmente riparabili occupano tuttora una fronte di soli 700 metri, mentre per due tratti di complessivi 150 metri in fronte è possibile un allargamento a m. 26 che consentirà già un certo miglioramento del traffico. Nel complesso la via Nizza ora di m. 19 a 21 di larghezza sarà allargata a m. 26 nel primo isolato tra la piazza Carducci e la via Abegg, a m. 36 per gli isolati compresi tra la via Abegg e la via Varazze, per quelli tra le vie Varaita e Baiardi e per quelli tra le vie Lavagna e Caramagna (tratto questo di oltre un chilometro di lunghezza) nonchè tra le vie Sommariva e delle Fontane. Sarà invece allargato a m. 26 un piccolo tratto a forma di slargo tra la via Testona e la via privata a denominarsi presso il corso Maroncelli. Non è previsto dal piano l'allargamento dei tratti ove esistono fabbricati di notevole mole indenni o facilmente riparabili e cioè dei tratti a cavallo del corso Spezia e della via Oneglia ed altri. Ciò perchè il piano di Ricostruzione si limita a prevedere l'allargamento della via Nizza in corrispondenza degli isolati liberati dalle distruzioni. Sarà compito del nuovo Piano Regolatore della Città, perfezionare lo studio per l'estensione eventuale dell'allargamento all'intero tratto della via Nizza, che richiederà per altro uno sforzo finanziario non indifferente per l'attuazione integrale. Parallelamente al provvedimento principale suddetto si propone una miglior utilizzazione della via Genova sussidiaria alla via Nizza mediante perfezionamento del suo innesto con la via Madama Cristina in corrispondenza del corso Bramante. Gli stabili compresi tra il corso Bramante e la via Cellini nel tratto della via Madama Cristina corrispondente sono stati sinistrati ed in parte distrutti ed è perciò opportuno impedire che sia pregiudicata la possibilità di perfezionare l'innesto di cui sopra tra la via Genova e la via Madama Cristina. Il piano proposto comprende anche la destinazione ad aiuola pubblica dell'isolato compreso tra le vie Sperino, Bajardi, Ventimiglia e Biglieri per creare un giardino sistemato a campo giuochi nella popolosa località che ne è completamente priva. In fregio alla via Nizza sulla fronte opposta alle officine Fiat Lingotto e precisamente tra la via Lavagna e la via Millefonti oltre all'allargamento da m. 21 a m. 36 è prevista la destinazione parziale a zone verdi per una profondità di m. 7 sui due lati con fabbricazione centrale di tali isolati limitata ad un terzo dell'area e destinazione dei rimanenti due terzi a giardino con piante di alto fusto; ciò per creare una cortina continua di verde fra gli stabilimenti Fiat e i fabbricati costruendi.
Altro provvedimento che riguarda la 2ª Zona è quello della regolarizzazione della via Rocca De Baldi ad ampiezza uniforme di 15 metri in modo da costituire un buon raccordo in tale punto fra le vie Genova e Nizza.
Sul fianco della via Passo Buole in corrispondenza della Villa Robilant si è ritenuto opportuno inoltre vincolare a verde pubblico un'area di circa 5.000 mq. al fine di creare pure in tale località (già alquanto distante dal Po e dal Parco previsto lungo le sue sponde) un'oasi di verde praticabile al pubblico che risiede in tale zona. Le varianti al Piano Regolatore rese necessarie per l'attuazione del Piano di ricostruzione sopra descritto sono state oggetto di approvazione precedente da parte dell'Amministrazione Comunale e si trovano all'approvazione superiore. In merito sono pervenute da parte della Prefettura su parere del Genio Civile, osservazioni che militano a favore dell'allargamento totale cioè anche nelle zone ove non esistono stabili sinistrati e non interessano quindi aree oggetto di ricostruzione; per intanto sarà sufficiente impedire che sia arrecato pregiudizio a tale allargamento nelle zone da ricostruirsi. La ricostruzione

delle aree libere dovrà avvenire di massima in base ai regolamenti vigenti con quelle norme edilizie particolari che formano allegato e che riguardano la necessità di destinare ogni singolo isolato o alla abitazione od alla industria con netta separazione di zone ove possibile, per ovviare al grave inconveniente che si verifica attualmente di un frammischiamento deprecabile delle industrie con le case di abitazione. Dette norme edilizie non costituiscono che una necessaria parziale anticipazione delle norme che saranno introdotte nel nuovo regolamento igienico-edilizio in fase di completamento e nel Piano Regolatore Generale.

Piano di ricostruzione della 3ª zona della città di Torino

Limiti della zona:
Corso Peschiera, via Osasco, via Montenegro, piazza Generale di Robilant e corso Racconigi.

Il progetto del piano di ricostruzione comprende per questa zona:
1°) Planimetria d'insieme dello stato attuale in scala 1:2000 con l'indicazione degli edifici distrutti, danneggiati gravemente e danneggiati meno gravemente;
2°) Planimetria d'insieme del piano di ricostruzione in scala 1:2000 con l'indicazione delle aree da ricostruire e degli allineamenti proposti, nonchè delle destinazioni a zona verde;
3°) Gruppo di 2 fogli di mappa in scala 1: 5000 e precisamente quelli distinti con i numeri 80 e 81 relativi alla dimostrazione dello stato attuale degli stabili danneggiati;
4°) Gruppo di 2 fogli di mappa in scala 1:1500 come sopra con l'indicazione delle aree da ricostruirsi e degli allineamenti adottati siano essi di nuova proposta o riferentisi al piano regolatore vigente attuato o meno.
Per facilitare l'esame del piano, contenuto in un'unica cartella con le zone 2ª-4ª e 5ª, si sono messi di fronte i fogli di mappa relativi allo stato attuale ed al piano proposto.
L'elaborazione del piano di ricostruzione di questa 3ª Zona si limita a due proposte di provvedimenti.
Il primo provvedimento è quello relativo all'allargamento della via S. Paolo nel tratto compreso tra detta piazza e la piazza Robilant, adeguandolo in larghezza all'importanza delle vie Di Nanni e S. Paolo che si riuniscono sulla piazza Galvagno e non sono raccordate con una sufficiente ampiezza alla piazza di Robilant ed al corso Racconigi che attraversa quest'ultima piazza. La larghezza fissata in m. 25 per il tratto in oggetto della via S. Paolo è il minimo che la Commissione urbanistica ha ritenuto adeguata all'importanza che col tempo verrà ad assumere tale strada, che come si è detto rappresenta la continuazione della via Di Nanni di m. 20 di larghezza che confluisce con la via S. Paolo di m. 15 di larghezza che costituiscono due delle arterie principali della Borgata S. Paolo, superate in impotanza soltanto dal corso Peschiera.
Il secondo provvedimento ha lo scopo di meglio inquadrare la piazza di Galvagno Filippo con la modificazione degli allineamenti ad est ed a sud. La piazza è prevista dal piano regolatore del 1908 ma non è ancora stata effettuata benchè la sua sede sia occupata da costruzioni di data anteriore e di scarsa importanza per cui è opportuno provvedere all'esproprio ed alla demolizione.
Le aree da ricostruire nella zona 3ª sono in numero limitato poichè in questa zona hanno prevalso sulle distruzioni totali gli estesi danneggiamenti, che sono già stati oggetto di riparazione per una grandissima estensione e che non compaiono pertanto nelle planimetrie illustrative, essendo queste state aggiornate alla data della presentazione del piano.
Tutte le ricostruzioni di queste aree potranno avvenire in base ai regolamenti vigenti con quelle sole modifiche che si riferiscono ad una zonizzazione limitata ad ogni singolo isolato in modo da evitare il frammischiamento deprecabile della casa d'abitazione con l'industria, anche non nociva. Nella zona esistono in numero considerevole le piccole officine e perciò nelle norme edilizie allegate non si sono escluse, mentre data la grande estensione delle abitazioni sono da vietarsi in genere le industrie chimiche, quelle metallurgiche rumorose ed in genere quelle nocive anche se di piccole dimensioni.
Dette norme costituiscono la necessaria anticipazione di quelle che saranno introdotte nel nuovo Regolamento Igienico-Edilizio attualmennte in fase di completamento e che saranno ribadite dal nuovo Piano Regolatore Generale che sarà allestito a termine della Legge Urbanistica del 1942.

Piano di ricostruzione della 4ª zona della città di Torino

Limiti della zona:
Corso Peschiera, corso Galileo Ferraris, via Cristoforo Colombo, corso Duca degli Abruzzi.

Il progetto del piano di ricostruzione comprende per questa zona:
1°) Planimetria generale della zona in scala 1:2000 con le indicazioni dello stato attuale degli edifici distrutti o danneggiati;
2°) Planimetria generale della zona in scala 1:2000 con le indicazioni del piano di ricostruzione e cioè degli allineamenti proposti e delle aree da ricostruire;
3°) Foglio di mappa in scala 1:1500 distinto con il numero 181 con l'indicazione delle proprietà distrutte o danneggiate;
4°) Foglio di mappa in scala 1:1500 distinto con il numero 181 con l'indicazione dei nuovi allineamenti adottati e delle aree da ricostruirsi. Il piano di ricostruzione di questa zona è riunito in un'unica cartella con le zone 2ª, 3ª e 4ª e come al solito i fogli di mappa di cui ai n.ri 3 e 4 sono messi a fronte per comodità di esame. L'elaborazione del piano per questa 4ª Zona si impernia sulla necessità di provvedere al completamento del corso Orbassano nel tratto compreso tra la via Giacomo Bove ed il corso Peschiera ove due isolati sono stati in parte sinistrati ed in parte distrutti durante il periodo bellico.
La Commissione Urbanistica ha rilevato l'opportunità dell'allargamento dello sbocco del corso Orbassano che è da considerarsi come una grande arteria di penetrazio-

ne data la sua lunghezza di oltre 5 Km. nel tratto compreso nel territorio della Città e che costituisce l'unico collegamento diretto con la valle Sangone e cioè con Orbassano, Bruino, Trana, S. Luigi e la piazza Pitagora, e della larghezza di m. 30 tra detta piazza ed il Largo di S. Rita da Cascia e più all'interno della Città si riduce prima a m. 24 da detto largo e infine a soli m. 15 di larghezza nei due isolati iniziali fra detta via Giacomo Bove ed il corso Peschiera, nel tratto interessato appunto dal piano di ricostruzione.

La Commissione Urbanistica ha ritenuto necessario proporre l'allargamento anche di tale primo tratto a m. 24 nella considerazione che l'isolato compreso fra via Marco Polo ed il corso Peschiera non presenta difficoltà a tale allargamento sul lato ovest poichè gli stabili già ivi esistenti sono uno distrutto e l'altro sinistrato gravemente. Resterà da attuare col tempo l'allargamento dell'unico isolato compreso fra la via Giacomo Bove e la via Marco Polo e ciò in conseguenza della variante relativa al piano regolatore approvata fin dal settembre 1947 dall'Amministrazione.

E' stata inoltre rilevata la necessità di creare sul fianco della Chiesa Parrocchiale della Crocetta una piazzetta che consenta una adeguata sosta eliminando l'attuale prospetto di forma irregolare a strombatura e di aspetto poco decoroso.

La nuova piazza potrà anche essere adibita utilmente nelle ore del mattino a mercatino locale. Tale piazzetta avrà le dimensioni di circa m. 50x50 e sarà compresa fra le sedi stradali della via Marco Polo della via Cassine e del corso Peschiera.

Essa è pure stata oggetto di regolare variante al piano regolatore nel settembre del 1947 ed è in attesa di approvazione superiore. La zona comprende l'area della scuola Michele Coppino situata sul corso Duca degli Abruzzi pure distrutta ed il piano ne prevede la ricostruzione con ampliamento su area laterale di proprietà privata già occupata da costruzioni pure distrutte dalla guerra, in modo da consentire l'ingresso alla scuola da via secondaria evitando il traffico pericoloso del corso come si verificava per l'ingresso precedente.

Le norme edilizie relative a questa zona si limitano alla destinazione delle aree a solo scopo residenziale e cioè abitazioni private, uffici pubblici e privati, scuole, negozi, laboratori non industriali e magazzini inerenti al solo commercio.

Piano di ricostruzione della 5ª zona della città di Torino

Limiti della zona:
Corso Mssimo d'Azeglio, via Pallamaglio, via Nizza, via Bidone.

Il progetto del piano di ricostruzione comprende per questa zona:

1°) Planimetria generale della zona in scala 1:2000 con le indicazioni dello stato attuale degli edifici distrutti o danneggiati.

2°) Planimetria generale della zona in scala 1:2000 con le indicazioni del piano di ricostruzione e cioè degli allineamenti proposti e delle aree da ricostruire;

3°) Fogli di mappa in scala 1:1500 distinti con i numeri 186 e 187 con l'indicazione delle proprietà distrutte o danneggiate;

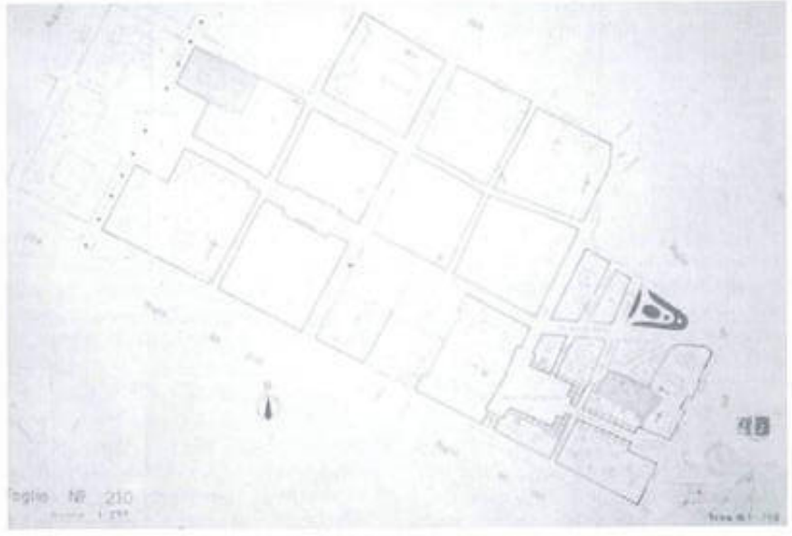
4°) Fogli di mappa in scala 1:1500 distinti con i numeri 186 e 187 con l'indicazione dei nuovi allineamenti adottati e delle aree da ricostruirsi.

Il piano di ricostruzione di questa zona è riunito in un'unica cartella con le zone 2ª, 3ª e 4ª e come al solito i fogli di mappa di cui ai n.ri 3 e 4 sono messi fronte a fronte per comodità d'esame. L'elaborazione del piano per questa 5ª Zona si riferisce all'allargamento della via Valperga Caluso situata sul protendimento del corso Sommeiller e compresa fra la via Nizza ed il corso Massimo d'Azeglio. Detta via, che ha una sezione di soli m. 12 è già insufficiente per la circolazione attuale e lo sarà tanto più nel futuro se si pone mente alla istituzione di una linea tranviaria che la percorre e costituisce la circolare esterna della Città in corripsondenza dei grandi corsi periferici ad anello che si chiudono a mezzo di tale via (di cui si prevede l'allargamento a m. 25) su corso Massimo d'Azeglio e il Lungo Po.

L'allargamento proposto (da m. 12 a m. 25) si rende anche necessario in conseguenza dell'apertura al traffico della nuova strada statale, vera radiale tra Torino e Moncalieri di m. 56 di larghezza che in prolungamento del corso Massimo d'Azeglio porta al ponte sul Po di Moncalieri.

Il corso Massimo d'Azeglio che costituisce un collettore stradale lungo il Po vedrà aumentato notevolmente il suo traffico e non potrà sfogarlo in misura sufficiente sui corsi Sommeiller-Peschiera, grande arteria di collegamento con tutta la zona ovest della Città se non attraverso la via Valperga Caluso che ne costituisce il più breve collegamento.

È evidente inoltre che se non si trae ora partito dalle demolizioni causate dalla guerra non si potrà più nel futuro provvedere ad un adeguato allargamento, poichè gli stabili con ossatura in cemento armato che fatalmente sarebbero costruiti sui vecchi allineamenti avrebbero una vita certamente molto più lunga delle case esistenti che risalgono tutte al secolo scorso all'epoca cioè in cui la zona era considerata vera e propria periferia della Città, per cui la loro consistenza è relativamente modesta. Il piano allestito comprende la formazione di due smussi all'incontro della via Valperga Caluso con la via Nizza e l'allargamento è previsto tutto sul lato a giorno ad eccezione dell'imbocco e ciò sia perchè su tale lato si notano le distruzioni più notevoli sia perchè è ovvio che il futuro allargamento interessando un solo lato causerà una minor spesa di esproprio quando avrà attuazione completa. Uno degli isolati interessati dall'allargamento è di proprietà Municipale e sarà nuovamente adibito a scuola. La zona di arretramento relativa potrà in un primo tempo essere destinata a giardino. Le norme edilizie si limitano alla destinazione delle aree a solo uso residenziale e cioè abitazioni private, uffici pubblici e privati, scuole, negozi, laboratori non industriali e magazzini inerenti al solo commercio.



1/*Limite delle zone di ricostruzione approvate con Decreto Ministeriale 6.3.1947.* (ASCT, *Tipi e disegni*, 67.1.2A).
2/Progetto per la realizzazione di una piazza retrostante il Palazzo del Municipio. (ASCT, *Verbali del Consiglio Comunale*, 1949, vol. 13, verbale XLVI, f. 210).

RISTRUTTURAZIONI URBANISTICHE NEL SEGNO DELLA CROCE DELLE *JUHARIAS* DELLA SARDEGNA DOPO IL 1492

Marco Cadinu

1. Nelle principali città della Sardegna medievale è documentata la presenza di consistenti comunità ebraiche: Cagliari, Alghero, Sassari, Oristano ed Iglesias ospitano le loro *jubarias* in settori urbani definiti, ed esse spesso dispongono di sinagoga e *fossarium*. L'avvento della Corona d'Aragona e la sostituzione dal secondo quarto del trecento delle popolazioni delle principali città sarde con popolazioni iberiche, portò all'incremento delle colonie ebraiche, benché la loro presenza fosse spesso ben radicata già nei secoli precedenti[1].

La localizzazione delle *jubarias* all'interno delle mura delle città è stata proposta, in aree che conservano nel tempo nomi come *ruga de sos judeos*[2]; le vie e le piazze di Santa Croce caratterizzano spesso tali siti confermando una consuetudine che vide antiche sinagoghe (come nel caso di Cagliari), o moschee (Siviglia, Barrio Santa Cruz, la *juderia*) sostituite da edifici dedicati al culto cristiano[3].

Un noto documento del 1344 riguardante una controversia tra la comunità ebraica di Cagliari e la Corona ci offre la possibilità di riflettere più a fondo su un fattore secondo noi determinante nei rapporti tra ebrei e cristiani: il sentimento di timore o forse il disprezzo di questi ultimi verso i luoghi degli antichi ghetti, fatto che emerge con chiarezza dalle parole di Pietro IV e che ci pare alla base di future e notevoli conseguenze anche sotto il profilo urbanistico.

Nel documento si dice che la comunità ebraica era stabilita nella Cagliari pisana prima della conquista aragonese (1324-27): «*(...) antequam dicta insula ad nostrum dominium pervenisse (...) dicti judei Castri Callari consue/runt morari et habitare in quodam vico ipsius Castri cognominato de la Fontana, sic quod intus ipsum vi/cum dicti judei inhabitabant ad libitum ab hospicio videlicet d.en Corral usque ad murum ipsius Castri (...)*»; la requisizione degli anni trenta aveva obbligato gli ebrei a stabilirsi in altre case, lasciando le loro poste «*...infra dictum locum limitatum...*», che sarebbero dovute essere date ai nuovi conquistatori. Di fatto «*...bospicia dictorum judeorum remanent inhabitabilia et solitaria cum / non inveniatur christiani qui ea volunt conducere...*»[4].

La impossibilità di trovare cristiani che volessero abitare le case dell'ex ghetto del Castello pisano non era certo da imputarsi allo scarso numero di nuovi abitanti catalani e aragonesi. Al contrario dopo la conquista del Castello di Cagliari e dei suoi borghi la richiesta di abitazioni fu altissima. Fu abbandonata la cittadella di Bonaria, costruita durante l'assedio, e per i suoi cinquemila abitanti furono requisite le case del Castello; per soddisfare le richieste fu necessario assegnare molte case anche nel borgo di Stampace e impostare un imponente piano di ampliamento per il quartiere portuale di Lapola, dove si prevedevano almeno duemila lotti nuovi[5].

È invece possibile che l'assegnazione delle case poste nella giuderia fosse stata resa difficile dalla scarsa disponibilità dei nuovi coloni ad accettare case poste in un'area non cristiana[6]; tale atteggiamento si dovette trasformare in un secco rifiuto da parte dell'intera comunità e spinse la Corona, pressata dagli ebrei di Cagliari, a restituire la giuderia dopo poco più di 10 anni. Ma il problema di fondo, risolto in quella occasione, ci pare dovette essere stato molto serio e forse si ripropose dopo il 1492, anno della espulsione degli ebrei dal regno di Spagna, stimolando alcune importanti ristrutturazioni urbanistiche.

2. Analizziamo alcuni aspetti delle città sarde in quegli anni. Non ci sono pervenute notizie di interventi edilizi o urbanistici unitari in questi ambiti all'indomani della importante svolta politica intrapresa dai re di Spagna. All'organizzazione del culto nelle città concorrono nel cinquecento molteplici fattori di rinnovamento. Nelle aree degli antichi ghetti le chiese di Santa Croce ospitano le nascenti confraternite votate a precisi ruoli di assistenza dei cittadini, come l'insegnamento della grammatica a Cagliari o la gestione di strutture ospedaliere a Sassari da parte dei Disciplinati Bianchi di Santa Croce[7].

Nel caso di Cagliari è probabile che la chiesa di Santa Croce sia stata fondata dopo il 1492: nel 1550 l'Arquer la indica nella sua mappa quale «*Tempio di S. Croce, ove fu per l'adietro una synagoga di Giudei, & hoggi v'è una pubblica schuola di Gramatica*»[8].

Nell'assistenza ai poveri erano impegnati da alcuni decenni i Monti di Pietà, organizzati nel prestito a poveri e contadini in concorrenza con le attività ad usura delle quali erano accusate le comunità ebraiche[9].

Ma è negli anni immediatamente successivi al Concilio di Trento che assistiamo a un insieme coordinato di azioni progettuali ed organizzative nelle città, probabilmente legate alla riprogettazione di interi comparti urbani.

I Consigli delle città chiamano i Padri Gesuiti ed offrono loro aree e risorse per l'edificazione di nuove e più ampie sedi. La pronta risposta della Compagnia di Gesù, dal 1559 nell'isola, porterà alla costruzione di Collegi di Gesuiti a Sassari, Cagliari, Iglesias, Bosa, Alghero, Bonorva, Ozieri e Oliena, e ancora Seminari a Sassari, Cagliari, Oristano, Ales[10]. Nel 1563 il Consiglio della Città di Cagliari delibera i primi finanziamenti ai Padri Gesuiti per la nuova sede, e dall'Arcivescovo: «*fuit eis pro dicta collegij fundatione incipienda data et assignata ecclesia S.tae Crucis ... cui pro ampliatione dicti collegij subinde fuerunt adiunctae et applicatae domus necessariae...*»[11].

Sono state approfondite le azioni che portarono i vertici della Compagnia ad inviare, con l'approvazione viceregia, i gruppi di confratelli nelle varie città[12]; ma ancora più interessante appare la volontà di un rigoroso controllo tecnico della forma progettuale degli istituendi insediamenti. Intervengono nella pianificazione delle chiese e delle nuove case alcuni tra i protagonisti della nuova maniera progettuale gesuita. Giovanni Tristano, *consiliarius aedificiorum* dell'Ordine e collaboratore del Vignola, riceve nel 1579 dall'architetto gesuita G. M. Bernardoni i progetti della chiesa di Gesù e Maria di Sassari[13]. Nel 1565 giungeva a Cagliari Gian Domenico Verdina, capomastro ticinese della Compagnia, con il compito di dirigere le nuova fabbrica di Santa Croce e di coordinare la fondazione sassarese[14].

Ancora da Sassari i Consiglieri chiedevano nel 1566 al Generale della Compagnia Francesco Borgia un architetto da Roma per progettare la sede nuova. Il Borgia stabilisce che si mandi la planimetria del sito a Roma, da dove il Tristano avrebbe spedito il progetto da eseguire[15].

3. Vogliamo ora porre a confronto i settori urbani dove si suppone fossero le *jubarias* di Cagliari, Alghero e per altri aspetti Sassari, poiché appaiono tutte e tre ristrutturati con decise operazioni urbanistiche; vi furono costruite altrettante chiese di Santa Croce e il tracciamento delle strade nuove è guidato da una croce di strade così evidente da far pensare all'intenzione di «sacralizzare» con quel segno le aree per secoli occupate dal popolo ebraico.

Il processo di ridisegno urbanistico degli isolati di Santa Croce prevede il tracciamento di una croce di strade secondo la croce latina, conformemente ad un modello progettuale predisposto, con l'inserimento della chiesa di Santa Croce e della antistante piccola piazza all'estremo del braccio destro. Nei tre impianti citati registriamo simili funzioni urbanistiche, uguali indicazioni toponomastiche, e l'adiacenza con il muro medievale[16].

Il confronto planimetrico delle varie aree di Santa Croce fornisce un'inedita chiave di lettura e costituisce un nuovo contributo allo studio del caso regionale. Anche a Bosa l'area di Santa Croce, dove il sistema stradale risponde agli stessi principi generali e definisce una nuova espansione della città lungo il fiume, appare conformata sul medesimo schema. L'unica variante si registra nella posizione della chiesa e della piazza di Santa Croce, spostata sul «capo» della croce e motivata dalla presenza del fiume subito oltre la linea del muro di città. Questo dato planimetrico apre nuove vie di indagine sulla storia della città alla foce del Temo, nella quale non sono documentate comunità ebraiche[17]. Così anche nel caso di Orani, dove la croce di strade presso la chiesa di Santa Croce appare tracciata sul tessuto viario «labirintico» preesistente.

Gli impianti stradali così programmati risultano carichi di un contenuto simbolico molto alto, ancora rafforzato dal particolare orientamento scelto per la via principale dell'impianto: verso lo spigolo della Cattedrale ad Alghero, Orani e Bosa, verso l'antica chiesa di San Pancrazio fuori le mura a Cagliari[18]. Lo schema della croce latina viene rilanciato negli impianti religiosi dei Gesuiti in contrapposizione alla croce greca, di frequente proposta nella architettura rinascimentale[19].

Una prima verifica dimensionale degli interventi programmati a Cagliari e Bosa ha portato ad un confronto dei quattro isolati interessati dall'impianto della croce di strade, regolata da una proporzione di un modulo sui bracci, due sul capo, tre sul corpo; le più ridotte dimensioni dell'intervento di Alghero appaiono ugualmente coordinate coi primi due casi. L'analisi metrologica, ancora in corso, è orientata all'individuazione di una unità di misura adoperata dopo la prima metà del XVI secolo dai progettisti romani della Compagnia.

4. Le considerazioni su esposte comportano il fatto che le aree delle antiche giuderie sarde fossero nel loro assetto originario assai differenti sia dal punto di vista planimetrico sia nel modello abitativo costituente il tessuto edilizio residenziale. Gli ambiti delle comunità ebraiche appaiono sempre citati nei documenti come luoghi perfettamente definiti, per i quali dovevano esistere precisi confini, ed all'interno dei quali erano concesse attività o comportamenti non permessi altrove[20].
Particolarmente a Cagliari ed Alghero, e in diversa maniera a Sassari, le giuderie appaiono regolarizzate con grande energia e distanti da quello che i documenti trecenteschi e anteriori al 1492 riferiscono in merito al tipo edilizio ivi ricorrente, ossia il cortile comune o *currali*, sul quale si affacciavano cinque o sei abitazioni di privati; esso disponeva spesso di fonte o pozzo, pergolato e accessori comuni. Il cortile comune, diffuso nelle realtà insediative sarde, è ad esempio ancora leggibile nei tessuti edilizi di Sassari e Oristano.
Nel 1354 a Sassari nella vendita all'asta dei beni confiscati all'ebreo Lucxone Castellan sono elencati, «*... una cort ab.V. casses e.I. ort que es en la / juaria...*»[21], «*...II. casses ab.I. parra qui eren en la juaria...*» (*parra*: pergolato) e «*...una cort ab.VI. / casses, la qual es en la juaria...*»[22]. Dello stesso anno è la vendita all'asta di «*...un alberch bo cort ab /.V. casses (...) les quals eren en la juaria...*», appartenute all'ebreo Alies, morto senza eredi[23].
Spesso gli antichi cortili, attestati ampiamente già dal medioevo e comunicanti con la principale viabilità tramite vicoli, sono stati aperti e trasformati di fatto in piazzette, come molti degli oltre quaranta casi ricordati dal Costa a Sassari, tratti dai documenti posteriori alla fine del '400 e chiamati *cort, corticola, currali, campu, curia*[24].
Sono le prime attestazioni di un modulo distributivo su cortile in una città della Sardegna. Il riferimento esplicito ai cortili con 5 e 6 case porta al riconoscimento di una delle strutture unitarie di abitazione più significative e tipiche della città islamica e ispanomusulmana; esso è spesso individuato in tale consistenza, come ad esempio nello stesso periodo a Palermo[25]. Si propone una lettura nuova dei citati documenti del trecento sassarese che tenga conto delle particolarità delle case sui cortili, vendute unitariamente in quanto elementi non facilmente divisibili tra proprietari appartenenti a comunità o clan differenti.

Nelle vicende urbanistiche del cinquecento possiamo quindi considerare la fase del recupero urbanistico delle antiche giuderie come l'applicazione di uno schema *da manuale*, forse sperimentato in Sardegna con maggiore efficacia che altrove; ciò in un'area nella quale le città mettevano a disposizione dei Gesuiti notevoli risorse, per di più in un momento di primissima applicazione dei nuovi modi stimolati dal rinnovamento tridentino. Ulteriori approfondimenti in questa ed in altre aree geografiche porteranno, si spera, ad una maggiore definizione del problema, certamente utile alla lettura degli ambiti non cristiani presenti nella città europea del medioevo.

Note

[1] Una completa trattazione del tema ed una ampia raccolta documentaria in C. Tasca, *Gli ebrei in Sardegna nel XIV secolo. Società, cultura, istituzioni*, Cagliari 1992; a Cagliari nel 1341 è attestata l'esistenza della sinagoga nel Castello, peraltro sorta molti anni prima «*...quod jam est in Castro ipso permissu et auctoritate nostris sinagoga antiqua...*», ivi, p. 280, doc. XXXVI.
È documentata nello stesso anno l'esistenza del *cimiterium* della comunità, nella concessione di un nuovo luogo da destinare a tale uso (ivi, doc. XXXVII, p. 282).
Al fossario presso Stampace «*...fossar nou posat davant al cova de Sant Guillerm atigu / als murs del dit Castel sots la torre appellada Tudes/quina...*» si aggiunge un secondo *fossar maior nou* presso la porta di Palabanda, oltre Stampace (ivi, doc. DCCLXIX, p. 642). Due fossari nuovi presuppongono l'esistenza di un terzo, forse ormai abbandonato a quella data.
A Sassari 1341 in una lettera di Pietro IV è attestata una *juderia* di «*...judei tam aragonenses quam catbalani habitantes in dicta civitate...*», cfr. ivi, doc. XXXIX, p. 283. Nel 1381 è documentata «*...una casa que compraren per far sinagoga...*», cfr. ivi, doc. CDLXXXVIII, p. 520.
Anche nella *juderia* di Alghero è documentata nel 1381 la sinagoga e il *fossarium sive cimiterium*, cfr. ivi, doc. DLXXXII, p. 558 e pp. 98-112; particolarmente alle pp. 101 e sgg. è dimostrata la rilevantissima consistenza della comunità già nella seconda metà del trecento.
Ad Iglesias gli aragonesi si preoccuparono di aggiungere agli Statuti il Capitolo LXV intitolato *Delli Judei che non possono stare in Villa*, preoccupati per la grande quantità di argento presente nella città mineraria, allontanando una comunità evidentemente presente sotto i pisani. Baudi Di Vesme (a cura di), *Breve di Villa di Chiesa*, in: *Historia Patriae Monumenta*, t. XVII, *Codex Diplomaticus Ecclesiensis*, Torino 1877. In C. Pillai, *Gli ebrei in Sardegna all'epoca di Alfonso IV*, in «La società mediterranea del vespro», estratto da *XI Congresso di Storia della Corona d'Aragona*, Palermo 1984, pp. 89-104, si sottolinea il fenomeno generale di trasferimento delle comunità ebraiche europee verso le città portuali poste dirimpetto alle coste africane, al fine di sfruttare i particolari privilegi nel commercio coi musulmani.

[2] Ad Oristano 1432 è attestata la *Ruga de sos judeos* non lontano dalla *Ruga Maista*. Nel XIX è citata ancora la via dei Giudei e una omonima piazza (cfr., Archivio Comunale di Oristano, Registro catastale del 1849, in corso di studio da parte di Susanna Naitza e Cecilia Tasca). Sono indicate anche le possibili origini di sinagoga per la chiesa di San Vincenzo, cfr. C. Tasca, *Gli ebrei...*, cit., p. 119.

[3] Il nome della croce era da tempo accostato alle opere delle comunità ebraiche; ad Alghero nel 1364 ci risulta il nome della torre nuova ultimata pochi anni prima con i fondi della giuderia di Cagliari, su richiesta del Re: «*...Item reconeguem lo trast qui es de la dita torra de Sen Iordi fins a la torra de Santa Creu la qual feren los juheus de Caller e sta convinentement. Item regonegem lo trast qui es de la dita torre de Santa Creu tro a la torra de I. Esparon de Villanova...*». Il documento è in S. Rattu, *Bastioni e Torri di Alghero*, Torino 1951, p. 37-52; nel 1346 è documentato *Ferrario de Santa Cruce*, ebreo di Cagliari, cfr. C. Tasca, *Gli ebrei...*, cit., pp. 60-61; ad Alghero nell'area di S. Croce si trovano al XIX secolo: la Carrer de l'Espital, la Piazza di Santa Croce, la via S. Croce, il vico degli Ebrei, il Carrer de Fossari; a Sassari via e piazza di Santa Croce e via Ospedale; a Cagliari via e piazza di Santa Croce presso il precedente *vicus judeorum*.

[4] L'intero documento è trascritto in C. Tasca, *Gli ebrei...*, cit., doc. XCII, pp. 306-7; ivi a p. 44 si configura l'esistenza di un ghetto in epoca pisana che, sebbene requisito come il resto delle case del Castello, rimase disabitato per circa quindici anni fino ad andare in rovina. Alla comunità, visto il danno subito, il Re concede di disporre nuovamente delle loro abitazioni di un tempo, evitando così la loro minaccia di lasciare Cagliari e trasferirsi in altre città. Nel 1346 Pietro IV difende i diritti degli ebrei evitandone ulteriori trasferimenti e ricordando che già «*...sua domicilia transtulerant versus / murum dicti Castri in capite dicti vici ubi jam habitaverant, dimissis aliis hospiciis in / quibus morabantur, possent in antiqua hospicia reverti et in eis morari...*», cfr. ivi, doc. CX, p. 319.

[5] Cfr. R. Conde Y Delgado De Molina, *Castell de Cáller. Cagliari Catalano-aragonese*, Palermo 1984, sui documenti di requisizione delle case del Castello pisano dove risultano residenti alcuni ebrei nella *rua de la Fontana* e nella *rua de l. Oriffayni*, in A. Arribas Palau, *La conquista de Cerdena por Jaime II de Aragon*, Instituto espanol de estudios mediterraneos, Publicaciones sobre historia, Barcelona 1952, è riportato il documento del 1326-«*(...) Item con ha crexer lo mur de la pola por gran multitud de gent que venen poblar, com lo dit governador entren que ans de Pasca bi ha afidats II mill. o III mill. patis (...)*», doc. LXII.

[6] Eppure le case non dovevano essere così brutte, nè poco appetibili, vista la loro posizione nella parte alta e meglio fortificata della città; erano certo migliori delle case di Bonaria, spesso baracche ma anche grotte, che i conquistatori cedevano in cambio delle case di Cagliari; cfr. negli Statuti di Bonaria editi in E. Putzulu, *La prima introduzione del municipio di tipo barcellonese in Sardegna. Lo statuto del castello di Bonaria*, in *Studi storici e giuridici in onore di A. Era*, Padova 1963

[7] Cfr. R. Turtas, *La chiesa durante il periodo spagnolo*, in AA.VV., *Storia dei Sardi in Sardegna. L'età moderna dagli aragonesi alla fine del dominio spagnolo*, Milano 1989, vol. III, pp. 276-284.

[8] S. Arquer, *Sardiniae brevis Historia et descriptio* in S. Münster, *Cosmographia Universalis*, Basel 1550, didascalia da un'edizione del 1575, in I. Principe, *Le città nella storia d'Italia. Cagliari*, Roma-Bari 1981, p. 81. Sono lì indicati anche *La via dei Giudei, ove abitaron già i giudei*, nonché il *Torion di S. Croce* e la *Fontana di S. Croce, la qual porge abondanza d'acque*. La fonte era detta nel trecento *de la juharia* ma il fontaniere era cristiano (C. Tasca, *Gli ebrei...*, cit. p. 124)

[9] I Monti di Pietà vengono organizzati negli ultimi decenni del quattrocento, con particolare impegno dei francescani, al fine di assistere con prestiti i ceti più umili. Il *mons pietatis grani* di Macerata del 1492, ed il *mons frumentarium* di Foligno del 1462 sono tra i primi esempi di un istituto che avrà grande diffusione anche in Sicilia ed in Sardegna, come Monte di Soccorso o Granatico, vedi A. Ingegno, *I monti di soccorso in Sardegna: storia e architettura dal XVI al XIX secolo*, in T.K. Kirova (a cura di), *Arte e cultura del '600 e '700 in Sardegna*, Atti del convegno nazionale, (Cagliari-Sassari 2-5 maggio 1983), Napoli 1984, pp.115-123. La chiesa di Santa Maria del Monte è al limite della giuderia di Castello e la Confraternita omonima aveva tenuto la chiesa di Santa Croce prima dei Gesuiti , cfr. F. Corona, *Guida della città di Cagliari*, Cagliari 1894. Nel 1571 viene rappresentata lì una «*action de la ida al desierto de Juan Baptista, en una iglesia que se llama de la Cofadria del Monte*», cfr. R. Turtas, *Appunti sulla attività teatrale nei collegi gesuitici sardi nei secoli XVI e XVII*, in T. K. Kirova, (a cura di), *Arte...*, cit., p. 167.
Riportiamo dalla cronaca ottocentesca dell'Angius le impressioni sulla riorganizzazione di tali istituti: «*Monte di pietà. Nel declinare del secolo passato istituivasi un monte nummario con dotazione di 25 mila scudi per sovvenire ai poveri facendo dei prestiti (non mai sopra scudi 25) con l'assicurazione sopra un pegno, sott'obbligo di ripigliarlo entro l'anno, il quale trascorso soggettasi all'asta. Non è domandata alcuna usura, il che suppone che gli ufficiali di quest'istituto prestino l'opra per pura carità. Se così è li benedica Iddio. Molto era per l'addietro lodata istituzione siffatta, oggi si disputa sul suo merito. Eretto questo monte contro l'avidità dei giudaizzanti non si riuscì nell'intendimento, mentre le imprestanze essendone limitate alla suddetta quantità, quelli sono ancora ricercati per grandi somme, talvolta con interesse da non credersi...*», da V. Angius, voce *Cagliari* in G. Casalis, *Dizionario Geografico Storico Statistico Commerciale degli Stati di S.M. il Re di Sardegna*, Torino 1841

[10] Cfr. R. Turtas, *cit.*, p. 290, mappatura regionale; in queste operazioni vediamo impegnate personalmente alcune delle più rilevanti figure del panorama culturale e religioso locale, che fanno a gara per favorire con opere e sostanze gli insediamenti previsti dalla riforma tridentina. Cfr. ivi, p. 278.

[11] L'impianto interessa una porzione urbana molto ampia, della quale viene proposta una utile lettura documentaria e catastale in P. Piga Serra, *L'attività edilizia della Compagnia di Gesù in Sardegna. Il collegio di Santa Croce nel Castello di Cagliari*, in T.K. Kirova, (a cura di), *Arte...*, op. cit., p. 189 e sgg., su studi di Raimondo Turtas; viene lì evidenziata la importante opera di acquisto da parte dei gesuiti di tutte le case tra la chiesa del Monte e la piazza della Fontana.

[12] Recentemente in A. Sari, *I Gesuiti. Le fondazioni della Compagnia*, in F. Segni Pulvirenti, A. Sari, *Architettura tardogotica e di influsso rinascimentale*, Nuoro 1994, pp. 173-198, cui si rimanda per una più estesa trattazione ed una completa bibliografia; in R. Serra, *Il «modonostro» gesuitico e le architetture della Compagnia di Gesù in Sardegna*, in T. K. Kirova, (a cura di), *Arte...*, cit., erano state esaminate le interessanti contaminazioni culturali e i riferimenti stilistici di alcuni impianti progettuali, sempre molto meditati e rispondenti a nuove tendenze spirituali e simboliche.

[13] Questi li rispedisce corretti dal De Rosis, suo collaboratore. Controversie sulla linea progettuale porteranno al trasferimento del Bernardoni verso Cracovia nel 1583 ed alla inaugurazione della chiesa nel 1609, cfr. A. Sari, *I Gesuiti...*, cit., p.177-9.

[14] Cfr. Ivi, p.175, e R. Turtas, *La casa dell'università. La politica edilizia della Compagnia di Gesù nei decenni di formazione dell'Ateneo sassarese (1562-1632)*, Sassari 1986, p. 40.

[15] Anche per la costruzione del collegio di Sassari il Generale dell'ordine dei Gesuiti aveva ordinato nel 1562 di attendere un disegno dal Tristano; cfr. A. Sari, *I Gesuiti...*, cit., p. 175 e sgg. e nei rimandi a P. Pirri, *Giovanni Tristano e i primordi della architettura gesuitica*, Roma 1955, pp. 93-4, sulle iniziative di manualistica e norma per i progetti della Campagnia. Nel 1566 il Capitolo sassarese aveva individuato un'area per le nuove opere.

[16] L'ubicazione della Juderia presso il muro di città ricorre nelle città ispanomusulmane come ad esempio a Segovia, Jativa, Medinaceli, Ronda e Jerez (B. Pavon, *Ciudades hispanomusulmanas*, Coleccion Al-Andalus, Madrid 1992, pp. 72-3). La limitatezza delle aree a disposizione spesso lasciò insoddisfatti i Gesuiti, che speravano in ampliamenti progressivi dei loro impianti (cfr. A. Sari, *I Gesuiti..., cit.*, p. 183); ma nel caso di Cagliari la costruzione dei nuovi baluardi alla metà del secolo XVI, che comportarono estese demolizioni tra le quali quella del convento degli agostiniani, portarono un momentaneo pericolo al complesso di Santa Croce. Giorgio Palearo Fratino, dal 1575 nuovo responsabile del progetto delle fortificazioni, decide di non demolire niente, persuaso sul buon funzionamento militare del sito: «*...En el derecho de dicho baluarte Sancta + esta el monasterio delos reverendos padres de Jhesu el qual segun he entendido se ha tractado algunas vezes de derribarlo, yo le considerado y mirado muy bien y hallo que no hay para que derribarlo atento que el dicho baluarte tiene buena plaça ...*», documento pubblicato in D. Scano, *Forma Karalis*, Cagliari 1934, 2ª ed., p. 167. Dal documento citato in nota 1 si deduce la reale posizione della torre Tedeschina, posizionata in genere sulle mura orientali del Castello.

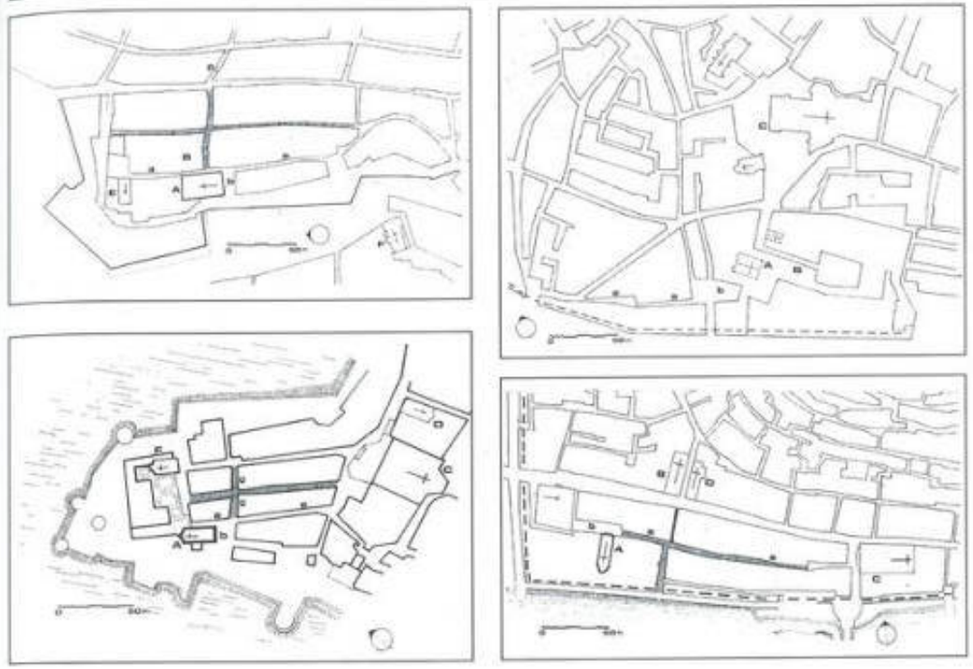
[17] La chiesa di Santa Croce nell'ottocento è testimoniata dall'Angius come appartenente all'omonima confraternita, ma «*...spettava in principio all'abolito ospedale*». Cfr. V. Angius, in *Dizionario...*, cit., voce Bosa. Ancora una corrispondenza di funzioni urbane con la Santa Croce sassarese. L'impianto del collegio gesuita insisteva sugli isolati adiacenti. In attesa di una più completa analisi sulla storia dell'urbanistica di Bosa non si può escludere che l'intervento di Santa Croce sia stato coordinato con il tracciamento dell'asse stradale principale della città bassa, detto la *Piazza Grande*, sulla quale sono attestate oltre alla Cattedrale le chiese del Seminario e del Rosario; tale impianto sembra enfatizzare il segno cruciforme su indicato.

[18] Il secondo insediamento dei Gesuiti a Cagliari, il complesso di San Michele di Stampace, sorge gradualmente dopo il 1584 lungo la via del Monte, (vedi L.M. Gastoni, *La presenza dei Gesuiti a Cagliari*, in AA.VV., *Il restauro della chiesa di San Michele*, Cagliari 1995, p. 9-10); il successivo ritracciamento ortogonale delle vie San Michele e del Monte è finalizzato alla esaltazione della nuova facciata posta in posizione di fondale. La via del Monte è allineata sulla chiesa di San Pancrazio nel crinale di Buoncammino: è lo stesso punto scelto dai Gesuiti per l'orientamento della croce stradale di Castello.

Sulla composizione della facciata della chiesa di San Michele, conformata sui modelli adoperati nei retabli siciliani, e per ulteriori analisi sulle modalità progettuali della Compagnia vedere O. Lilliu, *La chiesa di San Michele in Cagliari in rapporto all'ideologia gesuitica e alla cultura «barocca»*, in T. K. Kirova, (a cura di), *Arte...*, cit., p. 206, n. 20 e fig. 120.

[19] È ben noto che i progetti frequentemente contenevano significati simbolici: a Toledo nel 1504-14 viene fondato l'ospedale di Santa Cruz, a spese del Cardinale De Mendoza, organizzato su quattro bracci a forma di croce, con una cupola al centro. A Bastia l'originale progetto del 1629 per il complesso di Santa Croce prevedeva un impianto distribuitivo cruciforme, poi non completamente realizzato, cfr. in *Dizionario degli Istituti di Perfezione*, vol. II, Roma 1980, alle pp. 1334-42, dove il progetto è con altri citato alla voce *Compagnia di Gesù*, con il disegno quadripartito tratto da J. Vallery-Radot, *Le recueil des plans d'édifices de la Compagnie de Jésus conservé à la Bibliothèque Nationale de Paris*, Roma 1960; sono lì citate anche le implicazioni urbanistiche degli interventi della Compagnia per i nuovi impianti di Fano ed Arezzo.

Nella storia dell'urbanistica europea il concetto di croce, traslato nella sua potenzialità planimetrica al fine di controllare la disposizione viaria delle fondazioni urbane (*crux viarum*) o la posizione delle chiese principali esterne alle città (*crux ecclesiarum*), è stato ampiamente adoperato fin dall'alto medioevo. Per l'analisi di questo tema, che nelle sue varianti ha fornito il modello per nu-



Da sinistra a destra

1-5/Le chiese di Santa Croce, la croce di strade e i nuovi isolati ridefiniscono gli ambiti urbani una volta occupati dalle giuderie di Cagliari (1) Sassari (2) e Alghero (3). A Bosa (4) gli isolati di Santa Croce guidano l'espansione a valle della città medievale; anche a Orani (5) la chiesa e la piazza di Santa Croce con la relativa croce di strade occupano un'ampia porzione dell'abitato presso la Parrocchiale.

Sono indicate nelle cinque città: **A** Chiesa di Santa Croce; **B** Seminario; **C** Cattedrale; **D** Chiesa del Rosario; **E** Chiesa di Santa Maria del Monte di Pietà; **F** Chiesa e convento di Santa Chiara (ad Alghero ex Sinagoga, in Tasca 1992); **a-a** via Santa Croce (Sassari discesa di S. Croce, Cagliari già *vicus judeorum*); **b** Piazza Santa Croce; **c-c** vico degli ebrei; **p** porta della giuderia di Cagliari. In tratteggio le mura medievali.

merosissime fondazioni urbane e monumentali, si rimanda alle opere di Enrico Guidoni: E. GUIDONI, *Arte e Urbanistica in Toscana. 1000-1315*, Roma 1970, particolarmente al capitolo *L'assialità e l'allegoria*, pp. 235-257; Id., *La città europea. Formazione e significato dal IV all' XI secolo*, Milano 1978, pp. 126-164; Id., *La croce di strade. Funzione sacrale ed economica di un modello urbano*, in «Lotus International» n. 24, (1979), pp. 115-119. Tale principio simbolico nella sua valenza sacra è indicato dal Cataneo, nel suo trattato del 1554, tra i fondamenti progettuali di architetture e città ideali; la sua opera, su questo aspetto innovativa rispetto alla precedente trattatistica, si diffonde negli anni della controriforma e della definizione di nuovi principi progettuali dei Gesuiti. Sul tema si rimanda al saggio di A.S. TESSARI, *«In modum crucis»: simbolismo religioso nel trattato sull'architettura di Retro Cataneo*, in «Storia della Città», n. 43, (1987), pp. 69-84.

[20] Il luogo delle giuderie era con probabilità a Cagliari circondato da un confine fisico, con porte e muri. L'accenno in un documento al muro della giuderia «*...en la plaça de Sent Branchas e pres / del mur de la juheria on juguen de ballesta...*» (C. TASCA, *Gli ebrei...*, cit., doc. DCCXLV, p. 633), e la permanenza al suo limite di un vicolo chiudibile con saracinesca lasciano intendere un regime di questo tipo, peraltro non certo nuovo nelle città medievali: in questo caso un altarino dedicato alla Madonna segna il confine con la parte cristiana del Castello. Abbiamo già ricordato il documento che parla delle case degli ebrei poste «*...infra dictum locum limitatum...*», (ivi, p. 44 e doc. XCII, pp. 306-7). Nel 1451 a Sassari la comunità ebraica si è espansa ben oltre i consueti spazi della giuderia e l'arcivescovo ordina di «*...far redusir aquellos en un loch e carrer*» (ivi, p. 97).

[21] Ivi, p. 344, doc. CLXII

[22] Ivi , p. 345, doc. CLXIII

[23] Ivi, doc. CLXXII, p. 350. L'esempio di Sassari non è isolato e anche ad Alghero troviamo documentata la stessa formula insediativa in relazione alla comunità ebraica; è del 1381 nella *aljame judeorum* l'acquisto di una casa con cortile da adibire a sinagoga e scuola «*... domum nostram cum uno currali eidem contiguo (...) in quodam vico quo recte itur al Castellas... ...in quaquidem domo et / curallo fieri debet et teneri sinagoga sive scola ubi comunis oracio / per omnes judeos dicte ville presentes...*» (*ivi*, doc. CDLXXXVI, p. 516-7). Spazi particolari sono documentati anche a Cagliari, dove l'infante Alfonso dispone nel 1327 che «*...omnes judei qui sunt in Callaro vel Bonayre vel illuc causa populandi / vel negociandi venerint morantur et residantur in hospicio quod fidelis noster Arnaldus de Casciano, tempore qui erat administrator generalis dicto in red/dituum, fecit construi in Castro de Bonayre...*» (ivi, p. 265, doc. XIII). Si deve supporre che si trattasse di una residenza o meglio di una o più unità plurifamiliari a loro riservate ed obbligatorie; nel 1344 a Cagliari gli ebrei risultano insediati «*... ab hospicio videlicet d.en Corral usque ad murum ipsius Castri...*» (ivi, p. 306, doc. XCII).

[24] Registrati in E. COSTA, *Sassari*, Sassari 1909, vol. II, pp. 185-90. Sulla sistematica *bonifica* dei tessuti labiritici, in atto già dal 1300, E. GUIDONI, *Mediterraneo, Islam, città*, in AA.VV., *Architettura nei paesi islamici. Seconda mostra internazionale di architettura*, la Biennale, Venezia 1982, pp. 299-307; sul tema dei tessuti urbani caratterizzati dalla distribuzione tramite vicoli e cortili si rimanda a Id., *La città europea. Formazione e significato dal IV all' XI secolo*, Milano 1978, parte II: *Le città islamiche*; AA.VV., *Vicoli e cortili. Tradizione islamica e urbanistica popolare in Sicilia*, Palermo 1984 e E. GUIDONI, *Storia dell'urbanistica. Il Medioevo. Secoli VI-XII*, Roma-Bari 1991, pp. 97-137. Uno studio sui differenti aspetti del caso sardo è di prossima pubblicazione da parte di chi scrive; si affronteranno in quella sede gli aspetti più interessanti della derivazione delle strutture urbanistiche isolane da più ampi fenomeni legati al Mediterraneo medievale islamico; prime annotazioni sul tema in M. CADINU, *Caratteri formali delle strutture insediative medievali della piana di Cagliari*, in AA.VV., *Teorie dell'architettura*, Roma 1996, pp. 121-125 ed in Id., *Persistenze centuriali nell'agro caralitano*, in *Africa Romana XII*, Atti del Convegno Internazionale di Studi, Olbia (SS), 12-15 dicembre 1996, in corso di stampa.

[25] Si veda il dato medio che indica in sei case il numero delle abitazioni per ogni cortile, su 21 casi studiati a Palermo nei secoli XIII-XV e portato da H. BRESC, citato in GUIDONI, *I vicoli ciechi della storiografia*, in «Storia della Città», n. 46, p. 3.

Sulla definizione di *corral* nella Spagna medievale riportiamo un brano di Pavon: «*...el corral es una voz muy empleada en documentos mozárabes toledanos de los siglos XII y XIII. Los corrales medievales eran espacios a cielo raso de una comunidad de vecinos, tenian planta rectangular con puertas para los porteros y apartamentos o viviendas de dos plantas, con pozo o pila e higuera en el centro del patio. (...) En los Hábices de Granada se mencionan varios corrales:* "unos corrales que llaman xima o mezquita, corral de 11,50 por 6,50 varas en el que habia una higuera y una parra". *En Alcalà y Guadalajara se citan varios corrales y casas con sus corrales en las proximidades de las calles mayores. En Toledo, corrales y corralillos medievales han sido sustituidos por plazas y plazeulas*. da PAVON, *Ciudades...*, cit., p. 95».

A Siviglia le documentazioni trecentesche riferiscono di *corrales de vecinos*, con le abitazioni disposte attorno ad un cortile con pozzo e servizi comuni, con loggiati a più piani, sulla tradizione degli *albondigas* musulmane; nel XV secolo ne sono documentati circa cinquanta. Cfr. V. FRANCHETTI PARDO, *Storia dell'urbanistica. Dal '300 al '400*, Roma Bari 1994, p. 315, n. 6.

LA VIA APPIA NELL'AGRO ROMANO
CONTRIBUTO METODOLOGICO PER UNA RICERCA SULLE STRADE CONSOLARI NELLA ZONA SUBURBANA DI ROMA

Tommaso Manfredi, Paolo Micalizzi, Guglielmo Villa

L'oggetto della presente ricerca è il tratto della via Appia da Roma ad Albano, compreso nel territorio dell'Agro Romano e della Comarca nelle Comunità di Marino, Castel Gandolfo e Albano, nell'accezione topografica stabilita con la ripartizione ottocentesca rappresentata nelle mappe del catasto Pio-Gregoriano.

Questo studio, rivolto alla ricostruzione dell'evoluzione dell'assetto del territorio strutturato dall'Appia, rappresenta un primo esito della più ampia ricerca sul percorso della Consolare inserita nel progetto *Strade storiche urbane e territoriali dal Medioevo all'Ottocento*[1]. Al contempo esso assume una connotazione eminentemente metodologica, analizzando con un taglio inedito la ricca documentazione inerente le vicende del tracciato stradale e delle sue immediate adiacenze, entro i termini cronologici fissati dall'impianto del catasto Alessandrino (1660) e di quello Pio-Gregoriano (1818 – 1824).

Il lavoro si basa, in particolare, oltre che sulla documentazione catastale, sullo scandaglio sistematico dei fondi archivistici relativi all'attività della Presidenza delle strade, competente sul territorio in materia di manutenzione viaria e di controllo sulle iniziative edilizie riguardanti i fronti stradali[2]. Il prevalente utilizzo di documentazione proveniente dall'amministrazione pubblica deriva dall'esigenza di disporre di informazioni omogenee nel complesso e confrontabili tra loro, secondo una linea di indagine già da noi sperimentata in ambito urbano con la studio su *Roma nel Settecento* in corso di pubblicazione come volume monografico della collana *Atlante storico delle città italiane*.

L'analogia dei metodi d'indagine negli studi sulla città e sul territorio è giustificata da una reale omogeneità dei rispettivi ambiti di analisi, che ha radici nel medioevo (nonostante l'approssimativa definizione dei limiti dell'Agro fino alla codificazione ottocentesca). Infatti l'area in esame, soprattutto per quanto riguarda la fascia immediatamente esterna al circuito delle mura aureliane, ha conservato una forte continuità con le ampie zone inedificate esistenti al suo interno; almeno fino al 1870, quando si è avviato un processo di saturazione ed espansione edilizia destinato, paradossalmente, a ristabilire tale continuità nei termini di una densa urbanizzazione.

L'Appia che già nell'antichità classica, anche per le emergenze monumentali che la connotavano, aveva avuto un ruolo preminente tra le strade consolari, proprio nel periodo considerato fu oggetto di due fenomeni, che ne fanno un campo di indagine particolarmente significativo nel contesto del sistema territoriale dell'Agro. Il primo è rappresentato dalla rivalutazione dell'area dei Castelli come luogo di villeggiatura prediletto dall'aristocrazia romana, che dette luogo nel XVII secolo alla realizzazione su questa direttrice di una variante di tracciato, denominata «strada nuova per Albano». Il secondo fenomeno ha comportato a partire dalla fine del Settecento, nell'ambito di un crescente interesse antiquario, l'avvio di un processo di valorizzazione, attuato anche attraverso il recupero e la sistemazione di ampie zone archeologiche. Tali iniziative, promosse e sviluppate dall'amministrazione pubblica, incidevano sul quadro territoriale, senza tuttavia modificarne l'assetto proprietario connotato, almeno dall'inizio dell'età moderna, da una struttura differenziata: fondi di ridotte dimensioni, prevalentemente «vigne» o «casali», nell'area suburbana immediatamente adiacente alle mura; tenute di più ampia estensione nella fascia periferica.

La puntuale documentazione degli interventi di ristrutturazione del tracciato viario e dei suoi fronti,

connessa alla ricostruzione delle vicende proprietarie, diviene quindi un essenziale strumento conoscitivo strettamente funzionale allo studio del territorio e alla valorizzazione delle sue peculiarità storico-ambientali.

La necessità di censire e rappresentare sistematicamente il territorio dell'«Agro Romano», venne avvertita per primo da Alessandro VII, che nel 1660 impose ai proprietari delle tenute ivi comprese di documentarne puntualmente la consistenza, dando vita al catasto che prese, appunto, il nome di Alessandrino[3]. Da allora si susseguirono alcuni tentativi di rappresentazione, tra cui è da segnalare quello di Giovanni Battista Cingolani, il quale nel 1692, pubblicò una carta a carattere generale dell'Agro romano[4]. Questa costituì la base per la cartografia settecentesca e dei primi dell'Ottocento che, tuttavia, non apportò significativi miglioramenti all'originale. Un fondamentale supporto della carta del Cingolani in relazione alla lettura della proprietà fondiaria è costituito, almeno per ciò che riguarda le tenute, dalle riedizioni della rubrica di G.B. Eschinardi ad essa riferita, redatte, rispettivamente, nel 1704 da Domenico De Rossi, nel 1750 da Ridolfino Venuti, nel 1770 da Domenico Campiglia e, infine, nel 1803 da Nicola Maria Nicolai[5].
Un decisivo progresso rispetto al Catasto Alessandrino si registrò con la redazione del Catasto Pio-Gregoriano, che, nelle circa duecento piante riguardanti l'Agro, fissava finalmente su basi uniformi e coerenti i confini topografici delle tenute e i caratteri peculiari di ognuna di esse, con indicazione delle eventuali presenze edilizie. Assieme agli accurati brogliardi allegati alle piante, il Catasto costituisce così un formidabile strumento di riscontro finale sulla evoluzione delle proprietà e sulle realizzazioni edilizie in esse localizzate.
La ricerca, di cui in questa sede presentiamo un primo contributo inerente il tratto compreso fra le mura aureliane e i confini della Comunità di Marino, è fondata sulla costituzione di una banca dati relativa al periodo compreso tra Seicento e Ottocento nella quale confluiscono informazioni in parte desunte dalle basi cartografiche (Catasto Alessandrino, Carta dell'Agro di G.B. Cingolani, Catasto Pio-Gregoriano) e in parte provenienti dai fondi *Presidenza delle Strade*[6] e *Notai del Tribunale delle Acque e delle Strade*[7]. Per ciò che riguarda i brogliardi del Catasto Pio-Gregoriano, in particolare, si è provveduto ad una trascrizione integrale in *database* dei dati inerenti le proprietà prospettanti il tracciato della Consolare. Questo strumento ha reso possibile, tra l'altro, un confronto puntuale con le informazioni contenute negli indici del Catasto Alessandrino e nelle rubriche settecentesche della carta del Cingolani[8].

Relativamente ad alcuni tratti della Consolare, ricadenti nell'ambito sopra individuato, il complesso delle informazioni disponibili è stato correlato ad una restituzione grafica, con tecnica informatica di tipo *vettoriale*, delle corrispondenti rappresentazioni fornite delle mappe del Catasto Pio-Gregoriano. La scelta di questi tratti, assunti come campioni significativi, è stata operata tenendo conto della struttura fondiaria, in relazione all'ampiezza dei frazionamenti, e della presenza di emergenze edilizie.
Estendendo questo metodo di analisi all'intero tratto della via Appia compreso nell'Agro Romano, potremo disporre di un apparato cartografico oggettivo, ricavato dall'elaborazione delle mappe del Catasto Pio-Gregoriano che fornisca, anche attraverso la lettura critica della cartografia storica, una attendibile rappresentazione delle trasformazioni storicamente determinate, che hanno interessato il tracciato stradale, l'insieme della proprietà fondiarie e dei relativi edifici su di esso gravitanti.

Una fase successiva della ricerca, strettamente connessa ai caratteri e all'uso del territorio attuale, potrà riguardare la restituzione grafica in scala 1:10.000 della elaborazione vettoriale delle mappe ottocentesche (con riferimento alla base aerofotogrammetrica della *Carta Tecnica Regionale)*. Ciò potrebbe consentire, infine, attraverso ulteriori elaborazioni e concatenazioni dei dati raccolti, la realizzazione di un progetto ipertestuale corredato dalla ricca documentazione iconografica disponibile, che nei casi più documentati possa consentire anche una ricostruzione delle fasi di trasformazione dei casali e di altri edifici significativi in particolari periodi storici.

Note

[1] Progetto di ricerca MURST 40%; responsabile nazionale: prof. E. Guidoni; responsabile dell'unità operativa relativa alla via Appia: arch. P. Micalizzi.
[2] N.M. Nicolai, *Sulla presidenza delle Strade, ed Acque e sua giurisdizione economica*, 2 voll., Roma 1829; D. Sinisi, *Presidenza delle Strade*, in *La Reverenda Camera Apostolica e i suoi archivi (secc. XV-XVIII)*, a cura di M.G. Pastura Ruggero, Roma 1984, pp. 100-118 (in part. pp. 115-118).
[3] Sul catasto Alessandrino, vedi in particolare L. Scotoni, *Le tenute della campagna Romana nel 1660. Saggi di ricostruzione cartografica*, in «Atti e Memorie della Società Tiburtina di Storia e d'Arte», 59 (1986), pp. 185-262; S. Passigli, *Ricostruzione cartografica e paesaggio del Catasto Alessandrino. I. Osservazioni sulla rappresentatività delle mappe*, in «Archivio della Società romana di storia patria», 114 (1991), pp. 161-184. Eadem, *Ricostruzione cartografica e paesaggio del Catasto Alessandrino. II. Indici delle mappe*, in «Archivio della Società romana di storia patria», 116 (1993), pp. 243-393; P.A. Frutaz, *Le carte del Lazio*, Roma 1972, vol. I, pp. 58-63; J. Coste, *La Topographie médiévale de la Campagne Romaine et l'histoire socio-économique: pistes de recherche*, in «Mélanges de l'Ecole Française de Rome. Moyen Age – Temps Modernes», 88/2 (1976), pp. 621-674 (in part. pp. 656 ss.); J. Coste, *Appendice di Topografia Medievale*, in Forma Italiae Regio I – volume XVII, Tibur, pars tertia, Firenze 1983, pp. 447-513.
[4] G.B. Cingolani, *Topografia geometrica dell'Agro Romano*, Roma, Matteo Gregorio Rossi, 1692.
[5] F. Eschinardi, Esposizione della Carta Topografica Cingolana dell'Agro Romano, con la eruditione antica e moderna, Roma 1696; R. Venuti, *Descrizione di Roma e dell'Agro Romano fatta già ad uso della Carta Topografica del Cingolani, dal padre Francesco Eschinardi*, Roma 1750; N.M. Nicolai, *Memorie, leggi e osservazioni sulle campagne e sull'annona di Roma. Parte seconda. Del Catasto daziale sotto Pio VII, e delle leggi annonarie, con nuova Pianta delle Campagne*, Roma, Pagliarini, 1803. Per la storia dei Catasti pontifici, cfr. C. Pascarella, *I Catasti pontifici dell'Agro Romano*, in «Rivista del Catasto e dei servizi tecnici erariali», IX (1942), 1, pp. 265-270.
[6] Archivio di Stato di Roma, *Presidenza delle Strade, Lettere patenti* (concessioni per il rifacimento dei fronti delle proprietà sulle strade), regg. 45-182 (1654-1833); *Libri Congregationum* (1694-1818), regg. 13-21; *Atti* (scritture sciolte), *vie Consolari* 1564-1815, regg. 247-279; *Atti* (scritture sciolte), *vie Nazionali, (antiche consolari) Agro e Comarca di Roma)* 1818-1833 (regg. 280-320); *Strade, Catasti e assegne* (Tabelle delle Vigne, Assegne delle Vigne, 1796 (b. 434), 1660 (bb. 435-37), 1680 (bb. 438-439), 1703-4 (b. 440), 1723 (b. 441), 1735 (442-44); *Misure e stime di lavori e ripartizione di tasse, Vie urbane e ripartizione di tasse, Vie urbane e consolari* (1676-1841) (regg. 484-486); *Commissioni, Comunicazioni dell'entità delle tasse da pagare, Vie Consolari: tassa fissa sopra le comunità 1736-1782 (regg. 487-489); Entrate e uscite Bilanci: Vie Consolari, tasse fisse sulle comunità*, 1694-1802 (bb. 512-517); *Tasse Tenute e Casali*, 1715-1770 (bb. 518-521); *Tasse Tenute e altro Agro Romano*, 1799-1810 (bb. 522-26); *Tasse vigne*, 1734-40 (b. 527), 1814-16 (b. 528); *Depositi tasse fisse e comunità al Monte di Pietà*, 1732-54 (bb. 530-532); *Registri dei Mandati: vie Urbane e consolari*, 1595-1657 (bb. 535-541); *Vie Consolari*, 1731-1816 (bb. 569-583); *Mandati originali, Vie Urbane e Consolari*, 1743-1809 (bb. 586-650); *Giustificazioni e Conti, Vie Consolari: Conto tasse e risarcimento Consolari e Ponti* 1731-1798 (bb. 754-796); *Conto tasse nuove linee consolari*, 1784-1800 (bb. 797-816); *Conto tasse vie Consolari*, 1801-26 (bb. 817-825); *Altre giustificazioni*, 1734-40 (b. 826); 1767-71 (b. 827); *Libri Mastri - Vie Consolari* (tasse imposte a vigne orti, casali, castelli altri luoghi per l'occasionale risarcimento delle strade consolari, divise per porte): 1606- 1680, *Porte diverse* (bb. 861-865); 1664-1699, *Porta S. Giovanni* (b. 871); 1669-1681, *Porta S. Sebastiano* (b. 873); *Mastri di tasse fisse per le Comunità*, 1694-1801 (bb. 876-881); *Tasse fisse sopra le tenute e casali dell'Agro* 1715-1810 (bb. 882-886); *Tasse fisse sopra le vigne* 1734 (887), 1814-17 (888); *Debitori spurgo de' fossi* 1733-40 (889); *Tasse annue spurgo dei fossi* 1802-03 (890); *Riattamento strade consolari* 1713-27 (891); *Risarcimento strade consolari e fonti* 1731-54 (892), 1755-1800 (893), 1801-07 (894)
[7] Archivio di Stato di Roma, *Notai del Tribunale delle Acque e strade* (appalti per il risarcimento delle strade nel perimetro dell'Agro), bb. 1-247 (1533-1833).
[8] Integrano la lettura del catasto Alessandrino le liste di casali compilate per le Taxae Viarum, presso l'Archivio di Stato di Roma e i «catasti» conservati presso l'Archivio di S. Maria Maggiore, vedi J. Coste, *I casali della Campagna di Roma, nella seconda metà del Cinquecento*, in «Archivio della Società romana di storia patria», 94 (1973), pp. 31-143; Idem, *I casali della campagna di Roma all'inizio del Seicento*, in «Archivio della Società romana di storia patria», 92 (1969), pp. 41-115.

Tabella di confronto 1

CATASTO ALESSANDRINO			ESCHINARDI – 1704		
Carta	*Denominazione*	*Proprietà*	*N°*	*Denominazione*	*Proprietà*
433A/38	Caffarella	Panta Astalli Caffarelli e Pietro Caffarelli, suo figlio	203	Caffarella	Duca Rospigliosi
429A/26	Arco Travertino	Ospedale Sancta Sanctorum	204	Arcotravertino	Ospedale Sancta Sanctorum
429A/26	Statuario	Ospedale Sancta Sanctorum	205	Statuario	Ospedale Sancta Sanctorum
433A/53	Casal Rotondo	Principe Giustiniani	206	Casalrotondo	Principe Giustiniani
433A/13	Maranella	S. Maria Nova	207	Moranella in S. Giovanni	Olivetani
429A/34	Tor di Mezza Via di Frascati	S. Lorenzo in Panisperna	208	Tormezzavia	Conte Marescotti
433A/14	Tor di Mezza Via e Berbonara	Giacomo Avia			
433A/23	Palombaro	Abbazia di S. Sebastiano	209	Palombaro	Abbazia di S. Stefano
433A/50	Capo di Bove	Cristoforo Cenci	210	Capodibove	Eredi Cenci
433A/17	Statuario	S. Maria Nova	211	Statuario	Olivetani
429A/30	Barbuta	Cardinale Gabrielli	212	Barbuta	Conte Marescotti
433A/9	Selcia	S. Maria Nova	213	Selcia	Olivetani
433A/50	Capo di Bove	Ospedale Sancta Sanctorum	214	Capodibove	Ospedale Sancta Sanctorum
433A/62	Pedica	Francesco Capizucchi	215	Pedica di Cleria	Conti Capizucchi
433A/	Torricola	Vincenzo Giustiniani	216	Torricola	Principe Giustiniani
433A/19	Fioranello	Domenico Jacovacci	217	Fioranello	Marchese Muti
433A/63	Fiorano, Fioranello, Cornacchiola	Arciconf. SS. Annunziata	218	Fiorano, Fioranello, Cornacchiola etc.	Arciconf. SS. Annunziata

Tabella di confronto 2

ESCHINARDI – 1704			ESCHINARDI – 1750		
N°	*Denominazione*	*Proprieta'*	*N°*	*Denominazione*	*Proprieta'*
203	Caffarella	Duca Rospigliosi	203	Caffarella	Principe Niccolò Pallavicini
204	Arcotravertino	Ospedale Sancta Sanctorum	204	Arcotravertino	Ospedale Sancta Sanctorum
205	Statuario	Ospedale Sancta Sanctorum	205	Statuario	Ospedale Sancta Sanctorum
206	Casalrotondo	Principe Giustiniani	206	Casalrotondo	Principe Vincenzo Giustiniani
207	Moranella in S. Giovanni	Olivetani			
208	Tormezzavia	Conte Marescotti	208	Tormezzavia	Conte Alessandro Marescotti
209	Palombaro	Abbazia di S. Stefano	209	Palombaro	Cardinale Pietro Ottoboni
210	Capodibove	Eredi Cenci	210	Capodibove	Cristoforo Cenci
211	Statuario	Olivetani	211	Statuario	Olivetani
212	Barbuta	Conte Marescotti	212	Barbuta	Conte Orazio Marescotti
213	Selcia	Olivetani	213	Selcia	Olivetani
214	Capodibove	Ospedale S. Sanctorum			
215	Pedica di Cleria	Conte Capizucchi	215	Pedica di Cleria	Conte Mario Capizzucchi
216	Torricola	Principe Giustiniani	216	Torricola	Principe Vincenzo Giustiniani
217	Fioranello	Marchese Muti	217	Fioranello	Marchese Girolamo Muti
218	Fiorano, Fioranello, Cornacchiola etc.	Arciconf. SS. Annunziata		Fiorano	Arciconfr. SS. Annunziata
				Cornacchiola	Eredi Pietro Gabrielli

Tabella di confronto 3

ESCHINARDI 1750			GREGORIANO			
N°	*Denominazione*	*Proprietà*	*Mappa*	*Particelle*	*Denominazione*	*Proprietà*
203	Caffarella	Principe Niccolò Pallavicini	161	396 - 451	Caffarella	Duca Giovanni Torlonia
204	Arcotravertino	Ospedale Sancta Sanctorum	161	390 - 395	Arco di Travertino	Eredità Filippo Colonna
205	Statuario	Ospedale Sancta Sanctorum				
206	Casalrotondo	Principe Vincenzo Giustiniani	5	406 - 424	Casal Rotondo	Giuseppe Merolli
208	Tormezzavia	Conte Alessandro Marescotti	5	223 - 241	Tor di Mezza Via - Barbuta	Conte Francesco Marescotti
209	Palombaro	Cardinale Pietro Ottoboni	5	189 - 222	Palombaro	Abbazia di S. Gregorio[1]
210	Capodibove	Cristoforo Cenci	161	466 - 501	Capo di Bove	Duca Giovanni Torlonia
211	Statuario	Olivetani	5	303 - 323	S. Maria Nuova - Statuario	Monaci Olivetani
212	Barbuta	Conte Orazio Marescotti	5	223 - 241	Tor di Mezza Via - Barbuta	Conte Francesco Marescotti
213	Selcia	Olivetani	5	242 - 268	S. Maria Nuova - Selcia	Olivetani
215	Pedica di Cleria	Conte Mario Capizucchi	5	301 - 302	Pedica di Cleria Ricci	Stanislaoi Angeletti
216	Torricola	Principe Vincenzo Giustiniani	5	269 - 283	Torricola	Giuseppe Merolli
217	Fioranello	Marchese Girolamo Muti	5	286 - 300	Fioranello	Andrea Ruffini
	Fiorano	Arciconfr. SS. Annunziata	5	70 -180	Fiorano	Principe Boncompagni Ludovisi[1]
	Cornacchiola	Eredi Pietro Gabrielli	5	89 - 90; 284 -285	Cornacchiola	Primogenitura Gabrielli

La struttura della proprietà fondiaria nel Catasto Pio-Gregoriano (Archivio di Stato di Roma, Gregoriano, Agro Romano, 161)

MAPPA	N°	POSSIDENTE	VOCABOLO	GENERE	GIACITURA	SUPERFICIE
161	199	Mattei Domenico Prete q. Lorenzo di Cavi enfitetuta perpetuo di Doria Pamphili Principe Andrea	Porta S. Sebastiano	Casa ad uso della vigna con corte	piano	0,0,37
161	200	Mattei Domenico Prete q. Lorenzo di Cavi enfitetuta perpetuo di Doria Pamphili Principe Andrea	Porta S. Sebastiano	vigna	piano	0,9,51
161	204	Gregorini Vincenzo q. Domenico, enfiteuta perpetuo dell'abbate pro tempore di S. Clemente, e Pancrazio, e del Monastero delle Salesiane	Porta S. Sebastiano	Casa ad uso della vigna	colle	0,0,30
161	205	Gregorini Vincenzo q. Domenico, enfiteuta perpetuo dell'abbate pro tempore di S. Clemente, e Pancrazio, e del Monastero delle Salesiane	Porta S. Sebastiano	vigna	piano	0,4,63
161	207	Olivieri Pietro Paolo di Bernardino libera	via Appia	vigna	colle	2,2,86
161	208	Olivieri Pietro Paolo di Bernardino libera	via Appia	casa con corte ad uso della vigna	colle	0,0,47
161	209	Olivieri Pietro Paolo di Bernardino libera	via Appia	vigna	piano	1,2,06
161	210	Olivieri Pietro Paolo di Bernardino libera	via Appia	vigna	piano	1,2,36
161	217	Olivieri Pietro Paolo di Bernardino libera	via Appia	pascolo con fonte e rudero	piano	0,0,91
161	218	Noccioli Luigi q. Marc Antonio, enfitetuta perpetuo del Conte Taverna di Milano	via Appia	orto ad acquativo	piano	0,7,66
161	219	Noccioli Luigi q. Marc Antonio, enfitetuta perpetuo del Conte Taverna di Milano	via Appia	casa ad uso dell'orto	piano	0,0,6
161	220	Merolli Eredi di Camillo, tutore il zio Giuseppe enfiteuta perpetuo di Marco Vitelleschi, Abbadia di S. Sebastiano, Madonna di Loreto de' Marchigiani, fratelli Cristofari, Buoncompagni, la Trinità dei Monti	via Appia	vigna	piano	1,5,32
161	221	Merolli Eredi di Camillo, tutore il zio Giuseppe enfiteuta perpetuo di Marco Vitelleschi, Abbadia di S. Sebastiano, Madonna di Loreto de' Marchigiani, fratelli Cristofari, Buoncompagni, la Trinità dei Monti	Domine Quo Vadis	vigna	colle	0,4,40
161	222	Merolli Eredi di Camillo, tutore il zio Giuseppe enfiteuta perpetuo di Marco Vitelleschi, Abbadia di S. Sebastiano, Madonna di Loreto de' Marchigiani, fratelli Cristofari, Buoncompagni, la Trinità dei Monti	Domine Quo Vadis	Casa ad uso della Vigna	piano	0,0,10
161	225	Cucomos Marianna Vittoria e Isabella sorelle, enfiteute perpetue di S. Giovanni in Laterano, M.e Vitelleschi Abbadia di S. Sebastiano, la madonna di Loreto de Marchigiani	Domine Quo Vadis	canneto	piano	0,4,07
161	226	Ricci Francesco Angelo q. Antonio enfiteuta perpetuo di S. Nicola in Carcere	Domine Quo Vadis	canneto	piano	0,1,52
161	227	Ricci Francesco Angelo q. Antonio enfiteuta perpetuo di S. Nicola in Carcere	Domine Quo Vadis	vigna	colle	1,5,42

MAPPA	N°	POSSIDENTE	VOCABOLO	GENERE	GIACITURA	SUPERFICIE
161	228	Ricci Francesco Angelo q. Antonio enfiteuta perpetuo di S. Nicola in Carcere	Domine Quo Vadis	casa per uso della vigna	colle	0,0,09
161	251	Putti Lorenzo q. Giuseppe enfiteuta perpetuo del Venerabile Collegio di Propaganda Fide	Domine Quo Vadis	vigna	colle	0,8,32
161	252	Putti Lorenzo q. Giuseppe enfiteuta perpetuo del Venerabile Collegio di Propaganda Fide	Domine Quo Vadis	casa con corte per uso della vigna	colle	0,0,34
161	253	Vagnolini Giuseppe q. Pasquale, enfiteuta perpetuo della Abbadia di S. Sebastiano	via Appia	vigna	colle	4,7,97
161	254	Vagnolini Giuseppe q. Pasquale, enfiteuta perpetuo della Abbadia di S. Sebastiano	via Appia	rudere antico	colle	0,0,9
161	255	Vagnolini Giuseppe q. Pasquale, enfiteuta perpetuo della Abbadia di S. Sebastiano	via Appia	casa antica, con rudero e corte ad uso della vigna	colle	0,0,90
161	256	Liberti Pietro Paolo q. Marco enfitetuta perpetuo di S. Cosmo e Damiano di s. 4,40, e S. Lorenzolo alle Chiavi d'oro di scudo 1	via Appia	vigna	colle	1,4,36
161	257	Liberti Pietro Paolo q. Marco enfitetuta perpetuo di S. Cosmo e Damiano di s. 4,40, e S. Lorenzolo alle Chiavi d'oro di scudo 1	via Appia	casa ad uso della vigna	colle	0,0,07
161	258	Liberti Pietro Paolo q. Marco enfitetuta perpetuo di S. Cosmo e Damiano di s. 4,40, e S. Lorenzolo alle Chiavi d'oro di scudo 1	via Appia	casa ad uso della vigna con corte	piano	0,0,03
161	259	Fiorelli Maria q. Raffaelle enfiteuta perpetuo di S. Cosmo e Damiano di S. 4	via Appia	vigna	colle	2,0,96
161	260	Fiorelli Maria q. Raffaelle enfiteuta perpetuo di S. Cosmo e Damiano di S. 4	via Appia	casa con corte ad uso della vigna	colle	0,0,16
161	261	Roberti Giuseppe, q. Giovanni, libera	via Appia	vigna	colle	2,6,00
161	262	Roberti Giuseppe, q. Giovanni, libera	via Appia	casa con corte ad uso della vigna	colle	0,0,34
161	263	Bonfiglioli Filippo di Giacomo enfiteuta perpetuo della Abbadia di S. Sebastiano di s. 4	via Appia	vigna	colle	2,0,96
161	264	Bonfiglioli Filippo di Giacomo enfiteuta perpetuo della Abbadia di S. Sebastiano di s. 4	via Appia	casa con corte ad uso della vigna	colle	0,4,38
161	265	Bonfiglioli Filippo di Giacomo enfiteuta perpetuo della Abbadia di S. Sebastiano di s. 4	via Appia	casa con corte ad uso della vigna	colle	0,0,39
161	266	Bonfiglioli Filippo di Giacomo enfiteuta perpetuo della Abbadia di S. Sebastiano di s. 4	via Appia	casa ad uso della vigna	colle	0,0,2
161	267	Vagniolini Giovanni q. Pasquale enfiteuta perpetuo dell'Abbadia di S. Sebastiano	vicolo della Caffarella	vigna	colle	3,1,15
161	268	Vagniolini Giovanni q. Pasquale enfiteuta perpetuo dell'Abbadia di S. Sebastiano	vicolo della Caffarella	casa con corte ad uso della vigna	colle	0,0,49

MAPPA	N°	POSSIDENTE	VOCABOLO	GENERE	GIACITURA	SUPERFICIE
161	269	Tarani Angelo q. Antonio, enfiteuta perpetuo del signor principe Don Giovanni Torolonia di s. 18	vicolo della Caffarella	vigna	colle	2,8,48
161	270	Tarani Marco q. Benedetto libera	vicolo della Caffarella	vigna	colle	0,0,59
161	414	Torlonia Duca Giovanni q. Marino, enfiteuta perpetuo del capitolo di San Pietro s. 11,25, del Capitolo di S. Nicola s. 3, delle monache di S. Apollonia in Trastevere, s. 6, dell'Accom.o di S. Lorenzo fuori delle mura mosto ragguagliato a denari s. 6	tenuta della Caffarella	cave di puzzolana	colle	0,0,30
161	415	Torlonia Duca Giovanni q. Marino, enfiteuta perpetuo del capitolo di San Pietro s. 11,25, del Capitolo di S. Nicola s. 3, delle monache di S. Apollonia in Trastevere, s. 6, dell'Accom.o di S. Lorenzo fuori delle mura mosto ragguagliato a denari s. 6	tenuta della Caffarella	casa diruta	colle	0,0,24
161	416	Torlonia Duca Giovanni q. Marino, enfiteuta perpetuo del capitolo di San Pietro s. 11,25, del Capitolo di S. Nicola s. 3, delle monache di S. Apollonia in Trastevere, s. 6, dell'Accom.o di S. Lorenzo fuori delle mura mosto ragguagliato a denari s. 6	tenuta della Caffarella	casa diruta	colle	0,0,08
161	417	Torlonia Duca Giovanni q. Marino, enfiteuta perpetuo del capitolo di San Pietro s. 11,25, del Capitolo di S. Nicola s. 3, delle monache di S. Apollonia in Trastevere, s. 6, dell'Accom.o di S. Lorenzo fuori delle mura mosto ragguagliato a denari s. 6	tenuta della Caffarella	Bosco ceduo misto	colle	0,6,77
161	433	Torlonia Duca Giovanni q. Marino, enfiteuta perpetuo del capitolo di San Pietro s. 11,25, del Capitolo di S. Nicola s. 3, delle monache di S. Apollonia in Trastevere, s. 6, dell'Accom.o di S. Lorenzo fuori delle mura mosto ragguagliato a denari s. 6	tenuta della Caffarella	prato	piano	3,8,78
161	434	Torlonia Duca Giovanni q. Marino, enfiteuta perpetuo del capitolo di San Pietro s. 11,25, del Capitolo di S. Nicola s. 3, delle monache di S. Apollonia in Trastevere, s. 6, dell'Accom.o di S. Lorenzo fuori delle mura mosto ragguagliato a denari s. 6	tenuta della Caffarella	bosco ceduo misto	colle	0,1,90
161	435	Torlonia Duca Giovanni q. Marino, enfiteuta perpetuo del capitolo di San Pietro s. 11,25, del Capitolo di S. Nicola s. 3, delle monache di S. Apollonia in Trastevere, s. 6, dell'Accom.o di S. Lorenzo fuori delle mura mosto ragguagliato a denari s. 6	tenuta della Caffarella	pascolo	colle	28,0,38
161	436	Torlonia Duca Giovanni q. Marino, enfiteuta perpetuo del capitolo di San Pietro s. 11,25, del Capitolo di S. Nicola s. 3, delle monache di S. Apollonia in Trastevere, s. 6, dell'Accom.o di S. Lorenzo fuori delle mura mosto ragguagliato a denari s. 6	tenuta della Caffarella	casa diruta	colle	0,0,06
161	437	Torlonia Duca Giovanni q. Marino, enfiteuta perpetuo del capitolo di San Pietro s. 11,25, del Capitolo di S. Nicola s. 3, delle monache di S. Apollonia in Trastevere, s. 6, dell'Accom.o di S. Lorenzo fuori delle mura mosto ragguagliato a denari s. 6	tenuta della Caffarella	casa diruta	colle	0,0,09

MAPPA	N°	POSSIDENTE	VOCABOLO	GENERE	GIACITURA	SUPERFICIE
161	438	Torlonia Duca Giovanni q. Marino, enfiteuta perpetuo del capitolo di San Pietro s. 11,25, del Capitolo di S. Nicola s. 3, delle monache di S. Apollonia in Trastevere, s. 6, dell'Accom.o di S. Lorenzo fuori delle mura mosto ragguagliato a denari s. 6	tenuta della Caffarella	casa diruta	colle	0,0,02
161	439	Torlonia Duca Giovanni q. Marino, enfiteuta perpetuo del capitolo di San Pietro s. 11,25, del Capitolo di S. Nicola s. 3, delle monache di S. Apollonia in Trastevere, s. 6, dell'Accom.o di S. Lorenzo fuori delle mura mosto ragguagliato a denari s. 6	tenuta della Caffarella	casa diruta	colle	0,0,16
161	440	Torlonia Duca Giovanni q. Marino, enfiteuta perpetuo del capitolo di San Pietro s. 11,25, del Capitolo di S. Nicola s. 3, delle monache di S. Apollonia in Trastevere, s. 6, dell'Accom.o di S. Lorenzo fuori delle mura mosto ragguagliato a denari s. 6	tenuta della Caffarella	casa diruta	colle	0,0,17
161	441	Torlonia Duca Giovanni q. Marino, enfiteuta perpetuo del capitolo di San Pietro s. 11,25, del Capitolo di S. Nicola s. 3, delle monache di S. Apollonia in Trastevere, s. 6, dell'Accom.o di S. Lorenzo fuori delle mura mosto ragguagliato a denari s. 6	tenuta della Caffarella	casa diruta	colle	0,0,14
161	442	Torlonia Duca Giovanni q. Marino, enfiteuta perpetuo del capitolo di San Pietro s. 11,25, del Capitolo di S. Nicola s. 3, delle monache di S. Apollonia in Trastevere, s. 6, dell'Accom.o di S. Lorenzo fuori delle mura mosto ragguagliato a denari s. 6	tenuta della Caffarella	bosco ceduo misto	colle	0,1,92
161	443	Torlonia Duca Giovanni q. Marino, enfiteuta perpetuo del capitolo di San Pietro s. 11,25, del Capitolo di S. Nicola s. 3, delle monache di S. Apollonia in Trastevere, s. 6, dell'Accom.o di S. Lorenzo fuori delle mura mosto ragguagliato a denari s. 6	tenuta della Caffarella	casa diruta	colle	0,0,20
161	444	Torlonia Duca Giovanni q. Marino, enfiteuta perpetuo del capitolo di San Pietro s. 11,25, del Capitolo di S. Nicola s. 3, delle monache di S. Apollonia in Trastevere, s. 6, dell'Accom.o di S. Lorenzo fuori delle mura mosto ragguagliato a denari s. 6	tenuta della Caffarella	casa disabitata con corte e pozzo	colle	0,0,44
161	445	Torlonia Duca Giovanni q. Marino, enfiteuta perpetuo del capitolo di San Pietro s. 11,25, del Capitolo di S. Nicola s. 3, delle monache di S. Apollonia in Trastevere, s. 6, dell'Accom.o di S. Lorenzo fuori delle mura mosto ragguagliato a denari s. 6	tenuta della Caffarella	pascolo con olmi	colle	14,5,06
161	446	Torlonia Duca Giovanni q. Marino, enfiteuta perpetuo del capitolo di San Pietro s. 11,25, del Capitolo di S. Nicola s. 3, delle monache di S. Apollonia in Trastevere, s. 6, dell'Accom.o di S. Lorenzo fuori delle mura mosto ragguagliato a denari s. 6	tenuta della Caffarella	lavorativo	piano	0,3,64
161	449	Torlonia Duca Giovanni q. Marino, enfiteuta perpetuo del capitolo di San Pietro s. 11,25, del Capitolo di S. Nicola s. 3, delle monache di S. Apollonia in Trastevere, s. 6, dell'Accom.o di S. Lorenzo fuori delle mura mosto ragguagliato a denari s. 6	tenuta della Caffarella	vigna	colle	6,4,54

MAPPA	N°	POSSIDENTE	VOCABOLO	GENERE	GIACITURA	SUPERFICIE
161	450	Torlonia Duca Giovanni q. Marino, enfiteuta perpetuo del capitolo di San Pietro s. 11,25, del Capitolo di S. Nicola s. 3, delle monache di S. Apollonia in Trastevere, s. 6, dell'Accom.o di S. Lorenzo fuori delle mura mosto ragguagliato a denari s. 6	tenuta della Caffarella	casa ad uso della [vigna]	colle	0,0,45
161	451	Torlonia Duca Giovanni q. Marino, enfiteuta perpetuo del capitolo di San Pietro s. 11,25, del Capitolo di S. Nicola s. 3, delle monache di S. Apollonia in Trastevere, s. 6, dell'Accom.o di S. Lorenzo fuori delle mura mosto ragguagliato a denari s. 6	tenuta della Caffarello	pascolo	colle	0,4,39
161	452	Maccarani Marchese Prioli Orsola q. Pietro, libera	Caffarella	casa diruta	piano	0,0,06
161	453	Maccarani Marchese Prioli Orsola q. Pietro, libera	Caffarella	canneto	piano	0,3,83
161	454	Maccarani Marchese Prioli Orsola q. Pietro, libera	Caffarella	lavorativo	piano	0,3,57
161	455	Maccarani Marchese Prioli Orsola q. Pietro, libera	Caffarella	canneto	piano	0,1,19
161	456	Massaruti Nicola q. Filippo enfiteuta perpetuo della Comunità di S. Macuto di Roma	Caffarella	canneto	piano	0,3,00
161	457	Maccarani Marchese	Caffarella	canneto	piano	0,8,18
161	458	Libani Giuseppe q. Costanzo e Marianna Dejacobi di lui moglie q. Alessandro, enfiteuta perpetuo del convento di S. Marcello di s. 6,04.	Caffarella	canneto	piano	0,7,07
161	459	Colonna Cavalier Girolamo q. Vincenzo, libera	Acqua Santa	canneto	piano	0,3,79
161	460	Ven. Archiospedale di S. Sanctorum, libera	Acqua Santa	vigna	colle	12,2,56
161	461	Ven. Archiospedale di S. Sanctorum, libera	Acqua Santa	casa ad uso di villeggiatura con corte	colle	0,0,44
161	462	Ven. Archiospedale di S. Sanctorum, libera	Acqua Santa	casa ad uso della vigna	colle	0,0,06
161	463	Ven. Archiospedale di S. Sanctorum, libera	Acqua Santa	casa ad uso della vigna	colle	0,0,28
161	464	Ven. Archiospedale di S. Sanctorum, libera	Acqua Santa	casa ad uso della vigna	colle	0,0,05
161	465	Ven. Archiospedale di S. Sanctorum, libera	Acqua Santa	casa e corte per uso de Bagni d'acqua Santa	colle	0,1,29
161	466	Torlonia Duca Giovanni q. Marino	Tenuta di capo di Bove	seminativo con olivi	piano	4,5,60
161	467	Torlonia Duca Giovanni q. Marino	Tenuta di capo di Bove	pascolo cespugliato con olivi	colle	0,6,68
161	468	Torlonia Duca Giovanni q. Marino	Tenuta di capo di Bove	cava di selci	colle	0,1,54
161	469	Torlonia Duca Giovanni q. Marino	Tenuta di capo di Bove	cava di selci	colle	0,0,98
161	470	Torlonia Duca Giovanni q. Marino	Tenuta di capo di Bove	vigna	colle	0,7,40
161	471	Torlonia Duca Giovanni q. Marino	Tenuta di capo di Bove	cava di selci	colle	0,0,34

MAPPA	N°	POSSIDENTE	VOCABOLO	GENERE	GIACITURA	SUPERFICIE
161	472	Torlonia Duca Giovanni q. Marino	Tenuta di capo di Bove	pascolo cespugliato	colle	0,2,44
161	472	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	pascolo cespugliato	colle	0,2,44
161	473	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	bosco cespugliato misto	colle	0,1,68
161	474	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	cava di selci	colle	0,0,53
161	475	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	pascolo con olmi	colle	13,6,78
161	476	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	seminativo con olivi	colle	2,8,90
161	477	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	mezzagna	colle	0,2,04
161	478	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	seminativo	piano	1,1,16
161	479	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	boschino misto	colle	0,2,57
161	480	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	mezzagna cespugliata	colle	0,5,82
161	480/1	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	mezzagna cespugliata	colle	0,1,49
161	481	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	mezzagna	piano	0,8,74
161	482	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	casa diruta	piano	0,0,04
161	483	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	cespugliato	ripa	0,1,37
161	484	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	seminativo	piano	3,7,11
161	485	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	cava di selci	colle	0,8,65
161	486	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	cava di selci	colle	0,1,52
161	487	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	pascolo cespugliato	colle	0,1,193
161	488	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	cava di selci	colle	0,0,82
161	489	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	pascolo	colle	11,4,45
161	490	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	cava di selci	colle	0,0,79
161	491	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	prato con fontanile	colle	11,1,53
161	492	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	casa con corte per uso della tenuta	colle	0,1,00
161	493	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	casa con corte per uso della tenuta	colle	0,3,00
161	494	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	lavorativo	colle	0,4,70
161	495	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	cava di selci	colle	0,1,49
161	496	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	pascolo	colle	2,0,44
161	497	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	seminativo con olivi	colle	0,9,14

MAPPA	N°	POSSIDENTE	VOCABOLO	GENERE	GIACITURA	SUPERFICIE
161	498	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	lavorativo	colle	13,1,83
161	499	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	casa disabitata	colle	0,0,10
161	500	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	prato	piano	4,0,34
161	501	Torlonia duca Giovanni q. Marino	Via Appia - Capo di Bove	canneto	colle	0,7,29
161	502	De Vecchi mons. Fabio prete q. Giuseppe	Via Appia	casa con corte per uso della vigna	piano	0,0,83
161	503	De Vecchi mons. Fabio prete q. Giuseppe	Via Appia	casa di villeggiatura con corte	piano	0,0,64
161	504	De Vecchi mons. Fabio prete q. Giuseppe	Via Appia	casa ad uso di rimessa	piano	0,0,72
161	504	De Vecchi mons. Fabio prete q. Giuseppe	Via Appia	loggia scoperta	piano	0,0,00
161	505	De Vecchi mons. Fabio prete q. Giuseppe	Via Appia	vigna	piano	1,2,29
161	506	Massaruti Nicola q. Filippo, enfiteuta perpetuo della Cammera de Spogli	Via Appia	canneto	piano	0,6,93
161	507	Massaruti Nicola q. Filippo, enfiteuta perpetuo della Cammera de Spogli	Via Appia	vigna con olivi	colle	5,5,67
161	508	Massaruti Nicola q. Filippo, enfiteuta perpetuo della Cammera de Spogli	Via Appia	casa per uso della vigna	colle	0,0,38
161	509	Massaruti Nicola q. Filippo, enfiteuta perpetuo della Cammera de Spogli	Via Appia	vigna	piano	2,7,68
161	510	Massaruti Nicola q. Filippo, enfiteuta perpetuo della Cammera de Spogli	Via Appia	casa per uso della vigna con corte e pozzo	piano	0,0,71
161	511	Floridi Isabella q. Lodovico, libera	Via Appia	vigna	piano	1,1,51
161	512	Alignani Francesco q. Romolo, enfiteuta perpetuo delli monaci di S. Paolo	Via Appia	vigna	colle	2,0,36
161	513	Alignani Francesco q. Romolo, enfiteuta perpetuo delli monaci di S. Paolo	Via Appia	casa con cortile per uso della vigna	colle	0,0,37
161	514	Bragi D. Vincenzo prete, arciprete q. Bernardino enfiteuta perpetuo dell'Abbati di S. Sebastiano	Via Appia	vigna	colle	2,2,47
161	515	Bragi D. Vincenzo prete, arciprete q. Bernardino enfiteuta perpetuo dell'Abbati di S. Sebastiano	Via Appia	casa con corte per uso della vigna	colle	0,0,31
161	516	Lorsi Giuseppe q. Giovanni enfiteuta perpetuo del Capitolo di S. Marco	Via Appia	vigna	colle	1,6,39
161	517	Lorsi Giuseppe q. Giovanni enfiteuta perpetuo del Capitolo di S. Marco	Via Appia	casa con corte per uso della vigna	colle	0,0,40

MAPPA	N°	POSSIDENTE	VOCABOLO	GENERE	GIACITURA	SUPERFICIE
161	518	Ammendola Sante q. Pietro, enfiteuta perpetuo del Venerabile Archiospedale di Sancta Sanctorum, di Mons. Viciregente pro tempore, di Antonio Casimilli, e del Marchese Girolamo Gavotti Verospi	Via Appia - Circo di Caracalla ossia Giostra	casa con cortile ad uso della vigna	colle	0,0,53
161	519	Ammendola Sante q. Pietro, enfiteuta perpetuo del Venerabile Archiospedale di Sancta Sanctorum, di Mons. Viciregente pro tempore, di Antonio Casimilli, e del Marchese Girolamo Gavotti Verospi	Via Appia - Circo di Caracalla ossia Giostra	vigna	colle	17,9,78
161	520	Ammendola Sante q. Pietro, enfiteuta perpetuo del Venerabile Archiospedale di Sancta Sanctorum, di Mons. Viciregente pro tempore, di Antonio Casimilli, e del Marchese Girolamo Gavotti Verospi	Via Appia - Circo di Caracalla ossia Giostra	casa ad uso della vigna	colle	0,0,06
161	521	Ammendola Sante q. Pietro, enfiteuta perpetuo del Venerabile Archiospedale di Sancta Sanctorum, di Mons. Viciregente pro tempore, di Antonio Casimilli, e del Marchese Girolamo Gavotti Verospi	Via Appia - Circo di Caracalla ossia Giostra	casa con corte ad uso della vigna	colle	0,0,89
161	522	Ammendola Sante q. Pietro, enfiteuta perpetuo del Venerabile Archiospedale di Sancta Sanctorum, di Mons. Viciregente pro tempore, di Antonio Casimilli, e del Marchese Girolamo Gavotti Verospi	Via Appia - Circo di Caracalla ossia Giostra	casa con corte murata per uso della vigna	colle	0,0,32
161	523	Moroni Conte Michele q. Annibale	Vicolo delle Sette Chiese - Domine Quo Vadis	casa ad uso della vigna	colle	0,0,06
161	524	Moroni Conte Michele q. Annibale	Vicolo delle Sette Chiese - Domine Quo Vadis	casa ad uso della vigna	colle	0,0,29
161	525	Moroni Conte Michele q. Annibale	Vicolo delle Sette Chiese - Domine Quo Vadis	vigna	colle	7,13,15
161	526	Vizza Giovan Battista q. Filippo, enfiteuta perpetuo del Venerabile Archiospedale di Sancta Sanctorum	Vicolo delle Sette Chiese - Domine Quo Vadis	casa con corte per uso della vigna	colle	0,0,42
161	527	Vizza Giovan Battista q. Filippo, enfiteuta perpetuo del Venerabile Archiospedale di Sancta Sanctorum	Vicolo delle Sette Chiese - Domine Quo Vadis	casa di proprio uso per uso della vigna	colle	0,0,10
161	528	Vizza Giovan Battista q. Filippo, enfiteuta perpetuo del Venerabile Archiospedale di Sancta Sanctorum	Vicolo delle Sette Chiese - Domine Quo Vadis	vigna	colle	5,0,78
161	529	Vizza Giovan Battista q. Filippo, enfiteuta perpetuo del Venerabile Archiospedale di Sancta Sanctorum	Vicolo delle Sette Chiese - Domine Quo Vadis	vigna	piano	1,0,95
161	530	Primoli Pio q. Camillo enfiteuta perpetuo di Sancta Sanctorum, di scudi 48	Vicolo delle Sette Chiese - S. Sebastiano	vigna	colle	6,9,13
161	531	Primoli Pio q. Camillo enfiteuta perpetuo di Sancta Sanctorum, di scudi 48	Vicolo delle Sette Chiese - S. Sebastiano	casa con corte ad uso di villeggiatura	colle	0,0,41
161	532	Primoli Pio q. Camillo enfiteuta perpetuo di Sancta Sanctorum, di scudi 48	Vicolo delle Sette Chiese - S. Sebastiano	casa ad uso di fienile	colle	0,0,07
161	533	Primoli Pio q. Camillo enfiteuta perpetuo di Sancta Sanctorum, di scudi 48	Vicolo delle Sette Chiese - S. Sebastiano	boschina cespugliata forte	ripa	0,0,72

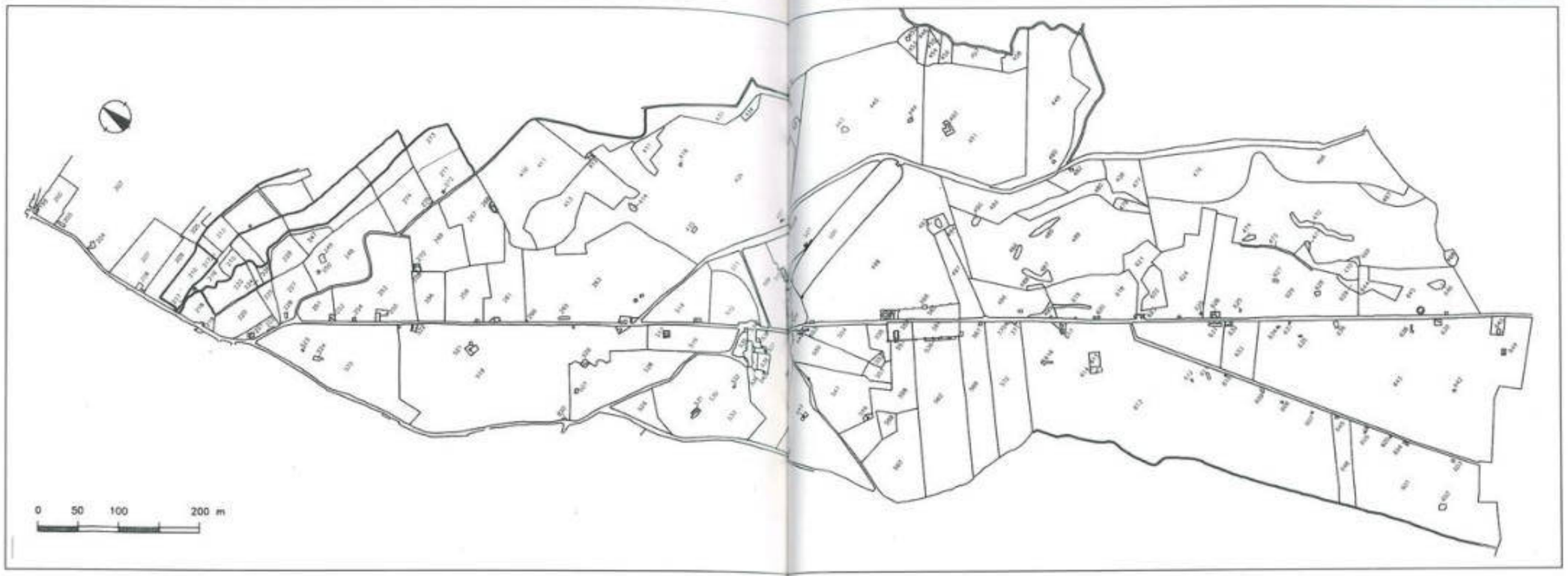
MAPPA	N°	POSSIDENTE	VOCABOLO	GENERE	GIACITURA	SUPERFICIE
161	534	Nunez Marchese Patrimonio amministrato dall'Eccellentissimo Cardinal Galetti, libera	Vicolo delle Sette Chiese - S. Sebastiano	casa d'affitto ad uso di osteria	ripa	0,0,29
161	535	Nunez Marchese Patrimonio amministrato dall'Eccellentissimo Cardinal Galetti, libera	Vicolo delle Sette Chiese - S. Sebastiano	lavorativo	piano	0,2,73
161	536	Parroco pro tempore della Cura di S.Sebastiano fuori le mura, libera	Vicolo delle Sette Chiese - S. Sebastiano	vigna	piano	0,0,66
161	537	Contessi Giovan Battista q. ..., libera	Vicolo delle Sette Chiese - S. Sebastiano	casa di villeggiatura con corte	piano	0,1,76
161	538	Contessi Giovan Battista q. ..., libera	Vicolo delle Sette Chiese - S. Sebastiano	casa ad uso della viga	piano	0,2,97
161	539	Contessi Giovan Battista q. ..., libera	Vicolo delle Sette Chiese - S. Sebastiano	vigna	piano	0,2,33
161	540	Contessi Giovan Battista q. ..., libera	Vicolo delle Sette Chiese - S. Sebastiano	casa diruta	piano	0,0,05
161	541	Contessi Giovan Battista q. ..., libera	Vicolo delle Sette Chiese - S. Sebastiano	vigna	colle	5,5,46
161	542	Dedominicis Giovanni q. Giovan Battista, enfiteuta perpetuo dei monaci di S. Paolo con l'annuo canone di scudi 2 a pezza	Vicolo della Madonna del Divino Amore - S. Sebastiano	vignato	colle	6,3,36
161	543	Dedominicis Giovanni q. Giovan Battista, enfiteuta perpetuo dei monaci di S. Paolo con l'annuo canone di scudi 2 a pezza	Vicolo della Madonna del Divino Amore - S. Sebastiano	casa con corte ad uso della vigna	colle	0,0,44
161	544	Dedominicis Giovanni q. Giovan Battista, enfiteuta perpetuo dei monaci di S. Paolo con l'annuo canone di scudi 2 a pezza	Vicolo della Madonna del Divino Amore - S. Sebastiano	casa ad uso di fienile	colle	0,0,08
161	545	Dedominicis Giovanni q. Giovan Battista, enfiteuta perpetuo dei monaci di S. Paolo con l'annuo canone di scudi 2 a pezza	Vicolo della Madonna del Divino Amore - S. Sebastiano	casa ad uso di fienile	colle	0,0,05
161	546	Dedominicis Giovanni q. Giovan Battista, enfiteuta perpetuo dei monaci di S. Paolo con l'annuo canone di scudi 2 a pezza	Vicolo della Madonna del Divino Amore - S. Sebastiano	casa ad uso del vignarolo con corte	colle	0,0,40
161	547	Dedominicis Giovanni q. Giovan Battista, enfiteuta perpetuo dei monaci di S. Paolo con l'annuo canone di scudi 2 a pezza	Vicolo della Madonna del Divino Amore - S. Sebastiano	vigna	colle	1,2,89
161	548	Ospizio sotto il titolo della Madonna assunta dette le Cenciose enfiteuta di S. Stefano del Cacco	Vicolo della Madonna del Divino Amore - S. Sebastiano	casa ad uso della vigna	colle	0,0,08

MAPPA	N°	POSSIDENTE	VOCABOLO	GENERE	GIACITURA	SUPERFICIE
161	549	Ospizio sotto il titolo della Madonna assunta dette le Cenciose enfiteuta di S. Stefano del Cacco	Vicolo della Madonna del Divino Amore - S. Sebastiano	casa per uso del vignarolo	colle	0,0,11
161	550	Ospizio sotto il titolo della Madonna assunta dette le Cenciose enfiteuta di S. Stefano del Cacco	Vicolo della Madonna del Divino Amore - S. Sebastiano	vigna	colle	2,4,77
161	551	Ospizio sotto il titolo della Madonna assunta dette le Cenciose enfiteuta di S. Stefano del Cacco	Vicolo della Madonna del Divino Amore - S. Sebastiano	pascolo cespugliato	colle	0,4,58
161	552	Ospizio sotto il titolo della Madonna assunta dette le Cenciose enfiteuta di S. Stefano del Cacco	Vicolo della Madonna del Divino Amore - S. Sebastiano	vigna	colle	0,4,37
161	553	Capranica Marchese Bartolomeo, enfiteuta perpetuo de Monaci di S. Paolo fuori le Mura	Via Appia - Capo di Bove	casa per uso della vigna	colle	0,0,11
161	554	Capranica Marchese Bartolomeo, enfiteuta perpetuo de Monaci di S. Paolo fuori le Mura	Via Appia - Capo di Bove	vigna	colle	1,4,97
161	555	Capranica Marchese Bartolomeo, enfiteuta perpetuo de Monaci di S. Paolo fuori le Mura	Via Appia - Capo di Bove	pascolo cespugliato	colle	0,1,29
161	556	Cocchi Nicola q. Antonio, enfiteuta perpetuo de Monaci di S. Paolo fuori le mura	Via Appia - Capo di Bove	pascolo	colle	0.4.12
161	557	Cocchi Nicola q. Antonio, enfiteuta perpetuo de Monaci di S. Paolo fuori le mura	Via Appia - Capo di Bove	casa con corte per uso della vigna	colle	0,0,25
161	558	Cocchi Nicola q. Antonio, enfiteuta perpetuo de Monaci di S. Paolo fuori le mura	Via Appia - Capo di Bove	vigna	colle	1,5,81
161	559	Cocchi Nicola q. Antonio, enfiteuta perpetuo de Monaci di S. Paolo fuori le mura	Via Appia - Capo di Bove	pascolo cespugliato	colle	0,4,29
161	560	Chinozzi Paolo q. Carlo, enfiteuta perpetuo dei Monaci di S. Paolo fuori le Mura	Via Appia - Capo di Bove	vigna	colle	3,4,81
161	561	Chinozzi Paolo q. Carlo, enfiteuta perpetuo dei Monaci di S. Paolo fuori le Mura	Via Appia - Capo di Bove	casa diruta	colle	0,0,08
161	562	Alignani Francesco q. Romolo, enfiteuta delli Monaci di S. Paolo	Via Appia - Capo di Bove	vigna	colle	6,6,23
161	563	Alignani Francesco q. Romolo, enfiteuta delli Monaci di S. Paolo	Via Appia - Capo di Bove	casa con corte per uso della vigna	colle	0,0,76
161	564	Alignani Francesco q. Romolo, enfiteuta delli Monaci di S. Paolo	Via Appia - Capo di Bove	vigna	piano	0,7,05
161	565	De Vecchis Monsignore Fabio q. Giuseppe enfiteuta perpetuo de Monaci di S. Paolo fuori delle Mura, di scudi 126,29	Via Appia - Capo di Bove	vigna	piano	0,9,95

MAPPA	N°	POSSIDENTE	VOCABOLO	GENERE	GIACITURA	SUPERFICIE
161	566	De Vecchis Monsignore Fabio q. Giuseppe enfiteuta perpetuo de Monaci di S. Paolo fuori delle Mura, di scudi 126,29	Via Appia - Capo di Bove	casa diruta	piano	0,0,16
161	567	Monaci, ...di S. Gregorio al Monte Celio, enfiteuta di S. Paolo	Via Appia - Capo di Bove	casa con corte ad uso del vignarolo	piano	0,0,10
161	568	Monaci, ...di S. Gregorio al Monte Celio, enfiteuta di S. Paolo	Via Appia - Capo di Bove	casa con corte ad uso della vigna	piano	0,0,16
161	569	Monaci, ...di S. Gregorio al Monte Celio, enfiteuta di S. Paolo	Via Appia - Capo di Bove	vigna	piano	2,1,99
161	570	Massarruti Nicola q. Filippo, enfiteuta della Cammera dei Spogli	Via Appia - Capo di Bove	casa con corte ad uso della vigna	piano	0,0,34
161	571	Massarruti Nicola q. Filippo, enfiteuta della Cammera dei Spogli	Via Appia - Capo di Bove	casa diruta	colle	0,0,12
161	572	Massarruti Nicola q. Filippo, enfiteuta della Cammera dei Spogli	Via Appia - Capo di Bove	vigna	colle	4,1,82
161	601	De Vecchis Monsignore Fabio q. Giuseppe, enfiteuta perpetuo de Monaci di S. Paolo di scudi 126,29	Via Appia - Tor Carbona	vigna	piano	9,2,17
161	602	De Vecchis Monsignore Fabio q. Giuseppe, enfiteuta perpetuo de Monaci di S. Paolo di scudi 126,29	Via Appia - Tor Carbona	casa ad uso della vigna	piano	0,0,37
161	603	De Vecchis Monsignore Fabio q. Giuseppe, enfiteuta perpetuo de Monaci di S. Paolo di scudi 126,29	Via Appia - Tor Carbona	casa diruta	piano	0,0,07
161	604	De Vecchis Monsignore Fabio q. Giuseppe, enfiteuta perpetuo de Monaci di S. Paolo di scudi 126,29	Via Appia - Tor Carbona	casa ad uso della vigna	piano	0,0,11
161	605	De Vecchis Monsignore Fabio q. Giuseppe, enfiteuta perpetuo de Monaci di S. Paolo di scudi 126,29	Via Appia - Tor Carbona	casa ad uso della vigna	piano	0,0,07
161	606	De Vecchis Monsignore Fabio q. Giuseppe, enfiteuta perpetuo de Monaci di S. Paolo di scudi 126,29	Via Appia - Tor Carbona	casa ad uso della vigna	piano	0,0,17
161	607	De Vecchis Monsignore Fabio q. Giuseppe, enfiteuta perpetuo de Monaci di S. Paolo di scudi 126,29	Via Appia - Tor Carbona	casa ad uso della vigna	piano	0,0,05
161	608	De Vecchis Monsignore Fabio q. Giuseppe, enfiteuta perpetuo de Monaci di S. Paolo di scudi 126,29	Via Appia - Tor Carbona	casa ad uso della vigna	piano	0,0,08
161	609	De Vecchis Monsignore Fabio q. Giuseppe, enfiteuta perpetuo de Monaci di S. Paolo di scudi 126,29	Via Appia - Tor Carbona	casa ad uso della vigna con corte	piano	0,0,19
161	610	De Vecchis Monsignore Fabio q. Giuseppe, enfiteuta perpetuo de Monaci di S. Paolo di scudi 126,29	Via Appia - Tor Carbona	casa ad uso della vigna	piano	0,0,04
161	611	De Vecchis Monsignore Fabio q. Giuseppe, enfiteuta perpetuo de Monaci di S. Paolo di scudi 126,29	Via Appia - Tor Carbona	casa ad uso della vigna	piano	0,0,13
161	612	De Vecchis Monsignore Fabio q. Giuseppe, enfiteuta perpetuo de Monaci di S. Paolo di scudi 126,29	Via Appia - Tor Carbona	casa ad uso della vigna	piano	0,0,11

MAPPA	N°	POSSIDENTE	VOCABOLO	GENERE	GIACITURA	SUPERFICIE
161	613	De Vecchis Monsignore Fabio q. Giuseppe, Enfiteuta perpetuo dei Monaci di S. Paolo di S. 126 baj 29	Via Appia - Tor Carbone	vigna	piano	29.4.84
161	614	De Vecchis Monsignore Fabio q. Giuseppe, Enfiteuta perpetuo dei Monaci di S. Paolo di S. 126 baj 29	Via Appia - Tor Carbone	casa con corte ad uso della vigna	piano	0.0.75
161	615	De Vecchis Monsignore Fabio q. Giuseppe, Enfiteuta perpetuo dei Monaci di S. Paolo di S. 126 baj 29	Via Appia - Tor Carbone	Giardino Murato	piano	0.0.17
161	616	De Vecchis Monsignore Fabio q. Giuseppe, Enfiteuta perpetuo dei Monaci di S. Paolo di S. 126 baj 29	Via Appia - Tor Carbone	Casa ad uso della Vigna	piano	0.0.26
161	617	De Vecchis Monsignore Fabio q. Giuseppe, Enfiteuta perpetuo dei Monaci di S. Paolo di S. 126 baj 29	Via Appia - Tor Carbone	Casa ad uso della vigna con corte	piano	
161	618	Molinari Geltrude q. Loreto enfiteuta perpetuo di Sancta Sanctorum	Via Appia - Capo di Bove	vigna	colle	3.5.85
161	619	Molinari Geltrude q. Loreto enfiteuta perpetuo di Sancta Sanctorum	Via Appia - Capo di Bove	Boschivo forte	colle	0.0.85
161	620	Molinari Geltrude q. Loreto enfiteuta perpetuo di Sancta Sanctorum	Via Appia - Capo di Bove	Casa ad uso della vigna	colle	0.0.24
161	621	Marucchi Orazio q. Carlo Maria enfiteuta perpetuo di Vitelli Giuseppe	Via Appia - Capo di Bove	pascolo	colle	1.5.77
161	622	Marucchi Orazio q. Carlo Maria enfiteuta perpetuo di Vitelli Giuseppe	Via Appia - Capo di Bove	Cava di selci	colle	0.7.47
161	623	Marucchi Orazio q. Carlo Maria enfiteuta perpetuo di Vitelli Giuseppe	Via Appia - Capo di Bove	casa con corte di proprio uso	colle	0.0.34
161	624	Massoni Lorenzo q. Antonio enfiteuta perpetuo di Vitelli Giuseppe	Via Appia Capo di Bove	vigna	colle	3.3.21
161	625	Massoni Lorenzo q. Antonio enfiteuta perpetuo di Vitelli Giuseppe	Via Appia Capo di Bove	casa ad uso della vigna	colle	0.0.27
161	626	Lillo Giuseppe q. Luigi enfiteuta perpetuo di Vitelli Giuseppe	Via Appia - capo di Bove	casa con corte ad uso della vigna	colle	0.0.30
161	627	Lillo Giuseppe q. Luigi enfiteuta perpetuo di Vitelli Giuseppe	Via Appia - capo di Bove	casa ad uso della vigna	colle	0.0.14
161	628	Lillo Giuseppe q. Luigi enfiteuta perpetuo di Vitelli Giuseppe	Via Appia - capo di Bove	casa ad uso della vigna	colle	0.0.17
161	629	Lillo Giuseppe q. Luigi enfiteuta perpetuo di Vitelli Giuseppe	Via Appia - capo di Bove	vigna	colle	2.6.44
161	629 bis	Lillo Giuseppe q. Luigi enfiteuta perpetuo di Vitelli Giuseppe	Via Appia - capo di Bove	cava di selci	colle	0.1.23
161	630	Molinari Geltrude q. Loreto enfiteuta perpetuo di Sancta Sanctorum	Via Appia - Capo di Bove	vigna	colle	2.5.92
161	631	Molinari Geltrude q. Loreto enfiteuta perpetuo di Sancta Sanctorum	Via Appia - Capo di Bove	casa con corte ad uso della vigna	colle	0.0.45
161	632	Molinari Geltrude q. Loreto enfiteuta perpetuo di Sancta Sanctorum	Via Appia - Capo di Bove	casa con corte ad uso della vigna	colle	0.0.31
161	633	Molinari Geltrude q. Loreto enfiteuta perpetuo di Sancta Sanctorum	Via Appia - Capo di Bove	vigna	piano	1.6.53
161	634	Verni Andrea q. Agostino enfiteuta perpetuo del venerabile archiospedale di Sancta Sanctorum	Via Appia - Capo di Bove	casa con corte ad uso della vigna	piano	0.0.10

MAPPA	N°	POSSIDENTE	VOCABOLO	GENERE	GIACITURA	SUPERFICIE
161	635	Verni Andrea q. Agostino enfiteuta perpetuo del venerabile archiospedale di Sancta Sanctorum	Via Appia - Capo di Bove	casa diruta	piano	0.0.06
161	636	Verni Andrea q. Agostino enfiteuta perpetuo del venerabile archiospedale di Sancta Sanctorum	Via Appia - Capo di Bove	casa con corte ad uso della vigna	piano	0.0.29
161	637	Verni Andrea q. Agostino enfiteuta perpetuo del venerabile archiospedale di Sancta Sanctorum	Via Appia - Capo di Bove	casa diruta	piano	0.0.04
161	638	Verni Andrea q. Agostino enfiteuta perpetuo del venerabile archiospedale di Sancta Sanctorum	Via Appia - Capo di Bove	casa per uso della vigna	piano	0.0.15
161	639	Verni Andrea q. Agostino enfiteuta perpetuo del venerabile archiospedale di Sancta Sanctorum	Via Appia - Capo di Bove	casa per uso della vigna	piano	0.0.42
161	640	Verni Andrea q. Agostino enfiteuta perpetuo del venerabile archiospedale di Sancta Sanctorum	Via Appia - Capo di Bove	casa con corte per uso del vignarolo	piano	0.2.14
161	641	Verni Andrea q. Agostino enfiteuta perpetuo del venerabile archiospedale di Sancta Sanctorum	Via Appia - Capo di Bove	casa con corte per uso della vigna	piano	0.0.23
161	642	Verni Andrea q. Agostino enfiteuta perpetuo del venerabile archiospedale di Sancta Sanctorum	Via Appia - Capo di Bove	casa ad uso di Fienile	piano	0.0.10
161	643	Verni Andrea q. Agostino enfiteuta perpetuo del venerabile archiospedale di Sancta Sanctorum	Via Appia - Capo di Bove	vigna	piano	26.2.86
161	649	Contini Vincenzo q. Domenico, enfiteuta perpetuo di S. Paolo di scudi 11.50	Via Appia - Capo di Bove	casa ad uso della vigna	piano	0.013



1/ Restituzione su base vettoriale del Catasto Pio-Gregoriano (a cura di M. Basta, S. Morelli).

LIBRI

A.C. - Aldo Casamento
G.P. - Giulia Petrucci
G.V. - Guglielmo Villa

E. Guidoni, G. Petrucci, Urbanistica per i giubilei. *Roma, via Alessandrina. Una strada «tra due fondali» nell'Italia delle corti (1492-1499)*, Kappa, Roma 1997, pp. 111.

L'apertura della via Alessandrina, occupa nella storia dell'urbanistica di Roma un ruolo di straordinaria importanza, non soltanto per la capacità del tracciato stradale di incidere sull'immagine urbana, tutto sommato limitata ad una porzione modesta, se pure significativa, della città; ma anche per il peso che la realizzazione ha avuto nell'affermazione e nello sviluppo di modelli urbanistici che condizioneranno in maniera determinante il processo di rinnovamento urbano tra XVI e XVII sec.
Sul piano storiografico, tuttavia, la mancanza di uno studio sistematico sulla strada non aveva consentito finora un adeguato approfondimento del tema, facendo velo, di fatto, sul reale significato storico della realizzazione e sulla sua portata culturale.
A questa lacuna ha inteso porre rimedio il recente studio di Enrico Guidoni e Giulia Petrucci, pubblicato nella collana del «Museo della città e del Territorio», primo risultato di una più ampia ricerca sull'area 'vaticana'.
Il lavoro, frutto di un'impostazione nel suo complesso unitaria, si compone di due saggi distinti, ma tra loro complementari.
Nella prima parte Enrico Guidoni delinea un inquadramento dell'intervento alessandrino sul piano storico-culturale, attraverso una lettura comparata delle più significative tra le iniziative signorili che coinvolgono le principali capitali italiane, ma anche molti centri minori, nel corso dell'ultimo decennio del Quattrocento.
L'autore pone in evidenza, in particolare, come tali iniziative, di grande portata innovativa, sia pure differenziate nelle finalità e negli esiti cui pervengono, rivelino affinità notevoli, che riflettono una fitta trama di relazioni e reciproche influenze. Progetti e realizzazioni appaiono legati dalle medesime istanze di carattere funzionale, soprattutto di ordine militare, dalle aspirazioni rappresentative di una committenza qualificata; comuni sono gli strumenti d'intervento, e, soprattutto, l'ispirazione estetica, fondata su principi di regolarità, di rettilineità dei tracciati stradali, sulla ricerca di raporti percettivi assiali.
Ciò consente una interpretazione complessiva di questa fertile stagione di rinnovamento urbanistico, nell'ottica di un «serrato confronto» tra le corti; confronto volto all'affermazione di un primato culturale nel composito panorama delle realtà statuali italiane; ma che riveste, senza dubbio, anche un profondo significato politico.
La costruzione della via Alessandrina si inserisce pienamente in questo contesto, rispetto al quale si distingue, anzi, come l'esperienza più matura. Nella perfezione del suo tracciato, infatti, il rettifilo voluto da Alessandro VI costituisce una straordinaria sintesi di motivazioni ideologiche, componenti militari, aspirazioni estetiche, capacità di controllo dei processi urbanistici. La sua realizzazione, così, diviene significativa della nuova centralità che la Roma pontificia va assumendo, in questo particolare momento storico, nel panorama politico e culturale italiano.
All'analisi specifica dell'iniziativa alessandrina e dei suoi esiti formali, è dedicata la seconda parte del lavoro, curata da Giulia Petrucci, sulla base di un impianto metodologico già sperimentato nel precedente studio relativo alla via di S. Francesco a Ripa.

L'esame di una copiosa documentazione d'archivio ha consentito, in particolare, una dettagliata ricostruzione della confgurazione dell'area di Borgo prima dell'esecuzione dei lavori di riassetto promossi da papa Borgia e delle sue trasformazioni tra la fine del XV sec. e la metà del Cinquecento, sia nella struttura meteriale che nelle componenti socio-economiche.
Una rigorosa indagine metrologica, condotta sulla base cartografica del Catasto Gregoriano, ha costituito il supporto per un approfondimento dei connotati compositivi di un impianto stradale, che si rivela caratterizzato da un complesso di rapporti geometrici e percetivi estremamente raffinati.
I riscontri metrologici sono serviti da base anche per una serie di confronti con alcune delle più significative realizzazioni stradali compiute a Roma e nel Lazio nel corso del XVI sec.: da via Giulia alla via Leonina (attuale via di Ripetta); ai tracciati farnesiani di via dei Baullari, a Roma, e della via Farnesia, a Viterbo; fino al Borgo Pio.
Nella loro oggettività queste analisi comparative assumono un'importanza notevole, non soltanto in quanto confermano, in maniera incontestabile, il ruolo di *exemplum* che la ralizzazione alessandrina ha avuto, su un piano tecnico oltre che culturale, nel contesto del processo cinquecentesco di rinnovamento della capitale pontificia; ma anche per il loro valore metodologico.

G.V.

G. Simoncini, *La città nell'età dell'Illuminismo. Le capitali italiane*. Leo S. Olschki, Firenze 1996, pp. 243.

L'arco temporale che corre tra gli ultimi decenni del XVII sec. e la fine del Settecento ha costituito, in campo urbanistico, un'epoca di grande rinnovamento. L'evoluzione del quadro socio-economico e la riorganizzazione delle istituzioni statuali hanno imposto, in questo periodo, istanze funzionali e rappresentative del tutto nuove, destinate ad incidere in maniera sostanziale sulla forma degli insediamenti, modificando progressivamente la stessa concezione della città ereditata dalla tradizione rinascimentale e barocca. Gran parte dei principali centri italiani vivono, soprattutto a partire dal principio del XVIII sec., una fase di importanti trasformazioni, che segnano l'avvio di un lungo processo di affermazione di nuovi valori urbani legati allo sviluppo della classe borghese.
Nel suo volume, che si iscrive in una più ampio programma editoriale dedicato allo studio della realtà urbana nell'età dei lumi, Giorgio Simoncini traccia un quadro complessivo di queste trasformazioni, con specifico riferimento alle 'città capitali'.
La parte iniziale del lavoro è incentrata su problematiche di carattere generale, per molti versi riferibili ad un ambito più ampio di quello su cui è focalizzata la ricerca. L'autore si sofferma sull'analisi del contesto in cui si calano le iniziative urbanistiche del periodo considerato, evidenziando i rapporti che queste stabiliscono con l'assetto consolidato delle città ed individuando, inoltre, nei termini di queste relazioni, i principali fattori di trasformazione. Notevole rilevanza assumono, riguardo a quest'ultimo aspetto, soprattutto le componenti socio–economiche, nel senso più ampio dell'espressione, e quelle relative alla produzione edilizia, che alle prime sono strettamente connesse.
Nella seconda parte, invece, il volume tratta specificatamente delle vicende che hanno interessato la struttura e l'immagine delle capitali italiane (Torino, Genova, Milano, Venezia, Mantova, Parma, Firenze, Roma, Napoli e Palermo) tra la fine del XVII ed il XVIII secolo. Proposte progettuali e realizzazioni sono esaminate con riferimento alla trasformazione di singole componenti della struttura urbana, ma anche a questioni di più ampio respiro, che investono la città nel suo complesso.
Queste tematiche sono sviluppate, in maniera sistematica, attraverso la lettura di una ricca e ben documentata casistica di iniziative, di diversa natura ed a scale differenti, ordinata in funzione della tipologia degli interventi e degli spazi urbani. Per alcuni specifici argomenti, inoltre, l'indagine è stata estesa ad importanti centri portuali della penisola, che per varie ragioni hanno vissuto nell'ambito temporale di riferimento, una stagione di particolare vitalità, sul piano urbanistico (Catania, Livorno, Messina, Pesaro, Reggio Calabria, Senigallia, Trieste).
Il taglio metodologico dell'analisi si riflette nella struttura del volume che in questa parte è articolato in una serie di capitoli, dedicati rispettvamente: al rinnovamento delle piazze, alla riorganizzazione viaria della zona centrale, all'ampliamento urbano e suburbano, al verde pubblico. L'evoluzione della cultura e della prassi urbanistica è delineata, così, mediante confronti settoriali, che consentono di riconoscere modelli d'intervento ricorrenti e variazioni morfologiche.
Il volume si conclude con una riflessione sugli sviluppi della concezione urbana, che si esprimono nella produzione figurativa riferita a scenari reali o a sogetti di fantasia, nelle proposte progettuali maturate in ambiente accademico, nelle elaborazioni teoriche della trattatistica.

G.V.

E. GUIDONI (a cura di), *Atlante Storico delle città italiane. S. Gimignano*, Bonsignori, Roma 1997, pp. 136.

Con il volume su S. Gimignano, la collana dell'Atlante Storico delle Città Italiane si arricchisce di un nuovo contributo, il quinto nella serie dedicata alla Toscana.
All'interno di questo progetto editoriale il lavoro redatto a cura di Enrico Guidoni riveste una paricolare rilevanza per la connotazione 'monumentale' di un centro che rivela, nonostante le sue limitate dimensioni, qualità straordinarie nelle sue strutture architettoniche ed urbanistiche.
Le peculiarità del tema hanno consigliato, in questo caso, l'ampliamento di una prospettiva storiografica ormai consolidata, con l'ausilio di alcuni apporti specialistici icentrati su tematiche specifiche, che risultano complementari ad una lettura urbanistica d'insieme.
Nel saggio di apertura Guidoni ripercorre la storia urbanistica del centro soffermandosi, soprattutto, sulle fasi di consolidamento della struttura urbana, tra XII e XIV sec., e sulle trasformazioni che, nei periodi successivi, hanno inciso in maniera più significativa sulla sua immagine.
Se la originaria connotazione commerciale di S. Gimignano, fondamentale nodo nel sistema delle comunicazioni stradali della Toscana medievale, costituisce un fattore essenziale per la comprensione dei processi di formazione e di sviluppo dell'insediamento; le sue vicende politiche, anche in rapporto al ruolo svolto nel quadro degli equilibri regionali, rappresentano una chave interpretativa privilegiata per la lettura del complesso urbanistico, anche nella stratificazione delle sue componenti culturali.
Particolare interesse assume l'analisi di alcune fondamentali componenti della struttura urbana, indagate nelle loro connotazioni funzionali, estetiche e simboliche, che testimonia di come S.Gimignano abbia costituito, nel periodo del suo massimo sviluppo, un ambiente particolarmente recettivo nei confronti dei più aggiornati modelli urbanistici, ma capace, allo steso tempo, di elaborazioni originali.
Questi approfondimenti, per altro, offrono l'occasione per interessanti considerazioni interpretative, alcune delle quali inedite, come nel caso della lettura iconologica relativa al tracciato del circuito difensivo tardomedievale.
Antonello Mennucci presenta un complesso studio sulla realtà materiale dell'edilizia storica, che utilizza lo strumento 'archeologico' dell'analisi stratigrafica, estendendo la sua applicazione alla scala urbana. L'individuazione delle più significative tipologie di paramenti murari e l'esame della loro distribuzione nell'ambio urbano hanno consentito, in particolare, una ricostruzione puntuale dell'evoluzione delle tecniche costruttive, tra XI e XIII sec., cui si aggiungono importanti osservazioni sulla originaria configurazione delle strutture edilizie.
Lo strumento della lettura stratigrafica è alla base anche del contributo di Francesca Latini, rivolto ad indagare le fasi di formazione e di trasformazione di una parte del fronte occidentale di piazza della Cisterna, con l'ausilio di una dettagliata analisi dei paramenti murari, oltre che, ove possibile, di riscontri documentari.
Il catasto Leopoldino Ferdinandeo (1825), documento di primaria importanza per lo studio delle vicende urbanistiche del centro nell'età moderna, è stato indagato da Paolo Maccari che ne propone un'inedita utilizzazione, in un lavoro illustrato anche attraverso carte tematiche relative ad aspetti particolari della realtà urbana, come la destinazione d'uso delle strutture edilizie, la qualificazione della proprietà e la sua distribuzione.
All'opera dello stesso Maccari si devono anche la redazione di una carta del territorio comunale, con la localizzazione delle emergenze architettoniche e la schedatura delle più significative presenze monumentali, sia in ambito territoriale sia nel cenro urbano.
Jole Vichi Imberciadori, che ha assolto l'onere di esplorare dell'Archivio Storico cittadino, delinea alcuni momenti salienti della storia urbana attraverso la lettura delle testimonianze documentarie, ponendo inoltre l'accento sulle attualissime problematiche di conservazione e, in particolare, sulla scottante questione del restauro delle mura.
Il volume è completato dal consueto corredo di apparati, redatto a cura di Paolo Maccari e Jole Vichi Imberciadori.

G.V.

«Bollettino della Biblioteca della facoltà di Architettura dell'Università degli studi di Roma, «La Sapienza»: *Marcello Piacentini e Roma*, n. 53 (1995); *Plinio Marconi e l'estetica dell'architettura*, n. 54/54 (1996).

Il programma editoriale del «Bollettino» ha visto negli ultimi anni la realizzazione di interessanti iniziative a carattere monografico relative ad alcune tra le personalità di primo piano dell'ambiente romano nella prima metà del Novecento. In questo contesto si colloca il lavoro dedicato a Marcello Piacentini (n. 53, 1995), figura che, al di la di qualsiasi giudizio di merito, ha avuto, per circa quarant'anni, un ruolo centrale nell'ambito accademico e professionale della Capitale.

Il fascicolo contiene un'ampia raccolta di scritti piacentiniani, di varia natura, ma tutti relativi, comunque, a temi urbanistici, cui si aggiugono i contributi di Enrico Guidoni, Carlo Severati, Antonella Greco e Cristina Telve. Particolare rilevanza assume, in questo quadro, la pubblicazione di una inedita trascrizione delle lezioni tenute da Piacentini nel corso di Edilizia Cittadina dell'anno 1923-1924, presso la Scuola Superiore di Architettura di Roma; trascrizione proposta in una riproduzione fotografica del dattiloscritto originale, con un commento di Carlo Severati. Specificatamente dedicata all'urbanistica di Roma è invece l'antologia curata da Cristina Telve, che comprende saggi e articoli pubblicati in un'arco di tempo piuttosto ampio, tra il 1913 ed il 1944, corrispondente alla fase più feconda nell'attività di progettista e costruttore dell'autore.
Nel complesso il materiale raccolto delinea un quadro non certo esaustivo, ma comunque significativo della produzione teorica di Piacentini in campo urbanistico, offrendo interessanti spunti critici, anche in relazione al suo concreto operare sulla città. Nel saggio introduttivo, in particolare, Enrico Guidoni osserva come questi scritti riflettano, nelle continue contraddizioni, un tratto peculiare dell'opera piacentiniana, assumendo spesso un ruolo esclusivamente didascalico rispetto a progetti e realizzazioni. La «mancanza di una reale dimensione teorica» nella trattazione dei poblemi di estetica urbana è confermata anche dalla lettura delle *Lezioni di Edilizia Cittadina* proposta da Carlo Severati, che evidenzia, tra l'altro, la difficoltà di individuare nell'opera dell'autore, troppo spesso condizionata da fattori contingenti o politici in senso lato, un coerente iter evolutivo. Antonella Greco, infine, ha delineato in maniera puntuale l'importante ruolo assunto da Piacentini durante il ventennio fascista nell'ambito del dibattito sul rapporto dell'arte e degli artisti con la città e l'architettura, anche in relazione allo svolgimento della politica culturale di regime.
Una seconda parte del lavoro relativo agli scritti sulla città di Marcello Piacentini è stata pubblicata, per ragioni di spazio, nel fascicolo successivo del periodico (n. 54/55 1996). Questo contiene, tra l'altro, una integrazione al precedente contributo di Carlo Severati, e un regesto completo degli schizzi piacentiniani che erano stati pubblicati nel precedente numero del Bollettino. A Carlo Tomassi e Cristina Telve si deve, invece, la redazione di un elenco degli scritti prodotti dall'architetto e urbanista romano tra il 1901 e il 1956 e una ricca ricca Bibliografia che copre il periodo compreso tra il 1906 e il 1995.
Il fascicolo comprende, inoltre, una interessante sezione dedicata alla figura e all'opera di Plinio Marconi, con contributi di: Giorgio Muratore, Paolo Marconi e Danilo De Vito.

G.V.

L. GIUSTINI, *Fornaci e Laterizi a Roma dal XV al XIX secolo*, Kappa, Roma 1997, pp. 115.

Il rinnovato interesse per i cantieri ed i processi di produzione dell'edilizia storica ha dato, negli ultimi anni, un impulso notevole agli studi su materiali e tecniche costruttive. Un notevole sviluppo hanno avuto, soprattutto, le ricerche nel campo dei prodotti laterizi, per secoli componenti fondamentali della cultura materiale del costruire.
In questo ambito il lavoro di Laura Giustini, che inaugura il settore dedicato ai laterizi nella collana del *Museo della città e del territorio*, si caratterizza per il taglio metodologico, rivolto da un lato ad indagare i processi ed i luoghi della produzione, anche nel loro rapporto con il contesto urbano e, dall'altro, allo studio sistematico dei manufatti, dei mattoni in particolare, nella loro evoluzione storica.
L'autrice, attraverso la lettura di una ricca documentazione archivistica, in gran parte inedita, e della cartografia storica, ripercorre le trasformazioni delle tecniche di lavorazione, della struttura delle fornaci e della loro organizzazione a Roma, dal Rinascimento alla fine dell'Ottocento, distinguendo, all'interno di questo periodo, sezioni cronologiche omogenee, anche in funzione della distribuzione e della differenziazione delle fonti nel tempo.
Particolare interesse assume, sul piano urbanistico, lo studio della localizzazione dei laboratori nelle diverse epoche, illustrato anche mediante tabelle ed elaborati grafici, redatti sulla base cartografica del catasto Gregoriano. Questa analisi, tra l'altro, ha evidenziato l'importanza del 'polo produttivo' venutosi a creare, a partire dal principio del XVI sec., nell'area compresa tra il Gianicolo ed il settore meridionale delle mura vaticane, la cosiddetta *valle delle Fornaci*, consentendo di ricostruire, per grandi linee, le fasi di formazione, sviluppo e declino dell'omonimo borgo.
La ricerca specifica sui mattoni, incentrata sui parametri dimensionali della produzione, si è basata sul rilievo di manufatti posti in opera in murature databili con sufficiente sicurezza e sul confronto delle loro misure con le prescrizioni stabilite dalla normativa pontificia. L'analisi metrologica è completata da un'accurata indagine sui «reperti bollati», che ha portato alla redazione di un'inventario dei

bolli pontifici rilevabili nei reperti conservati in alcune collezioni museali romane, e dei bolli figulini ottocenteschi rinvenuti nei cantieri di restauro.

G.V.

G. Bedini, G. Fanelli, *Lucca. iconografia della città*, Centro studi sull'arte Licia e Carlo Ludovico Ragghianti, Lucca 1998. Pp. 194, 16 ill. a colori, 381 ill. b/n.

Quello proposto da Gilberto Bedini e Giovanni Fanelli costituisce il primo contributo sistematico sull'iconografia urbana di Lucca nella sua generalità, venendo a colmare una lacuna storiografica singolare in rapporto alla ricchezza della documentazione disponibile e al suo interesse.
Lo studio copre un ampio arco cronologico, che corre dalla figurazione ideogrammatica della città contenuta nel mappamondo di Ebstorf (XIII sec.) alla più recente cartografia numerica vettoriale. Con riferimento a questo ambito temporale sono state prese in considerazione opere appartenenti a una vasta casistica tipologica, sia per ciò che attiene le tecniche di rappresentazione (vedute prospettiche e assonometriche, profili, rappresentazioni planimetriche), che per quanto riguarda le modalità di produzione (opere a stampa, disegni in copia unica, dipinti, sculture). Oltre alle rappresentazioni urbane complessive, per altro, l'analisi ha riguardato anche immagini parziali che rivestono particolare interesse sotto il profilo urbanistico.
Il lavoro, probabilmente anche in ragione di una maggiore facilità di consultazione, è stato articolato in due volumi.
Il primo, corredato da una piccola selezione di tavole a colori, si apre con una nota introduttiva, in cui gli autori ripercorrono gli sviluppi storici dell'iconografia lucchese, in relazione alla evoluzione della cultura figurativa e delle tecniche della rappresentazione urbana, ma anche in rapporto alla storia della città e alle trasformazioni della sua struttura materiale. Segue, quindi, un catalogo delle opere iconografiche prese in esame, che si compone di 382 schede, ordinate cronologicamente. L'opera di schedatura, cui hanno collaborato anche Fabrizio Lucchesi, Emanuele Masiello e Barbara Mazza, è stata circoscritta alle rappresentazioni originali della realtà urbana e alle opere che, pur se da queste derivate, riportano variazioni significative. Ciascuna scheda è costituita da una sezione analitica che contiene i dati oggettivi del documento, quelli che gli autori definiscono «anagrafici» (Oggetto, titolo, tecnica, dimensioni, collocazione, etc.), e da un sintetico commento storico-critico.
Nel secondo volume, strutturato come atlante delle illustrazioni, sono raccolte le riproduzioni in bianco e nero dei documenti schedati, numerate e ordinate con riferimento al catalogo.

G.V.

R. Rölker, *Nobiltà e comune a Modena. Potere e amministrazione nei secoli XII e XIII*. Aedes Muratoriana, Modena 1997, pp. 346.

Il lavoro di Roland Rölker, pubblicato per la prima volta nel 1994, in lingua tedesca, viene ora riproposto in una edizione curata da Pierpaolo Bonacini, per la Deputazione di Storia Patria per le Antiche Provincie Modenesi.
Si tratta di un interessante studio sulle origini e gli sviluppi delle istituzioni civiche a Modena, che si fonda su una straordinaria disponibilità di testimonianze documentarie.
L'autore propone una lettura storica che privilegia soprattutto gli aspetti politici e sociali. In questa ottica risultano di fondamentale importanza le analisi relative alle strutture di potere laiche ed ecclesiastiche che detenevano il controllo della proprietà fondiaria nella città e nel suo comitato nella fase precomunale. Particolare rilievo assumono, soprattutto, le «indagini prosopografiche» condotte sui lignaggi aristocratici insediati nel comitato: gruppi familiari che, dopo il disfacimento del potentato feudale canossiano, tenderanno a stabilire relazioni sempre più strette con la città, divenendo, così, una delle forze trainanti nel processo di affermazione delle istituzioni comunali.
Il ruolo assunto dalle stirpi nobiliari nella città durante la prima età comunale e la evoluzione dei loro rapporti con le istituzioni civiche sono delineati attraverso documentate ricerche sulle magistrature cittadine. La notevole disponibilità di informazioni ha reso possibile, tra l'altro, la redazione di una cronologia completa di consoli, podestà e giudici, oltre che la individuazione della origine familiare di gran parte di essi, consentendo, così, di disegnare, in maniera estremamente puntuale, la parabola dell'influenza politica della componente aristocratica, dalla metà del XII sec. al suo definitivo allontanamento dalle posizioni di effettivo potere, nella seconda metà del XIII sec.
Le vicende politiche e istituzionali modenesi, d'altra parte, sono costantemente poste in relazione con l'evoluzione del contesto regionale e, soprattutto, delle frequenti contese territoriali che hanno visto impegnati i comuni dell'area padana tra XII e XIII secolo.

Particolarmente interessante, anche in rapporto alle trasformazioni materiali della struttura urbana, appare infine l'ultima sezione del volume, dedicata alla nascita degli «uffici di governo» e alla evoluzione delle loro funzioni.

G.V.

M. Giuffrè (a cura di), *L'architettura del Settecento in Sicilia*, Sellerio ed., Palermo 1997, pp. 470.

Il volume raccoglie gli interventi del Seminario di studi svoltosi presso il Dipartimento di Storia e Progetto nell'Architettura dell'Università di Palermo. L'ampio ventaglio dei temi affrontati e dei problemi sollevati, lungi dal voler esaurire tutti gli aspetti e i nodi di una categoria architettonica fortemente interagente con l'ambiente urbano, offre un importante contributo di conoscenze sia sul piano degli approfondimenti analitici, tesi ad individuare le vicende relative al cantiere, alle maestranze, ai committenti, sia sul versante delle sintesi critiche, volte all'individuazione di rapporti culturali con le diverse aree italiane ed europee.
Emergono tre temi storici di particolare rilevanza tali da configurare l'intero percorso della cultura architettonica settecentesca in Sicilia: il revival borrominiano-guariniano nell'area occidentale dell'isola; la ricostruzione dell'area orientale dopo il 1693; l'avvento del neoclassico e dei neostili. Sullo sfondo, i nodi urbanistici e le relazioni architettura e città – alcuni degli aspetti più significanti del tardobarocco siciliano – in un secolo che si qualifica come periodo di definitiva riconfigurazione degli spazi storici, urbani e suburbani.
«L'architettura del Settecento – scrive M. Giuffrè nella introduzione – è un tema di grande attualità storiografica non soltanto per la Sicilia, in rapporto soprattutto all'opera di ricostruzione dopo il terremoto che nel 1693 distrusse l'intero Val di Noto, ma anche per l'Europa e l'Italia».
La raccolta di scritti si conclude con una Antologia critica, curata da Marco Rosario Nobile e Serena Tusa, che propone alcuni brani dei testi ritenuti più significativi ai fini del dibattito storiografico.

A.C.

A. Casamento, E. Guidoni (a cura di), *Storia dell'Urbanistica / Sicilia II. Le città ricostruite dopo il terremoto siciliano del 1693. Tecniche le progettazioni urbane*. Atti del Convegno. Roma, Facoltà di Architettura, 20-21, marzo 1995. Kappa, Roma 1997, pp. 190

Al fine di attuare il superamento di un approccio al tema del terremoto incentrato o sulle singole città o «di larga sintesi» il volume propone una serie di ricerche assai varie dal punto di vista metodologico, in quanto afferenti a campi disciplinari differenti, ma tutte caratterizzate da un'estrema specificità. Dal confronto tra specialismi diversi si è potuto così ricostruire nella sua globalità l'evento storico, di cui si sono evidenziati i più vari aspetti: tecnici (Barucci), paesaggistici (Famoso), urbanistici (Casamento e Dato), architettonici (Nobile e Malignaggi), archeologici (Guzzardi), giuridici (Luminati), ecc. Non si è voluta presentare solo una vasta molteplicità relativamente ai possibili campi delle indagini specifiche, ma si sono proposte anche problematiche più generali, sia per quanto concerne lo stato degli studi sulla materia (Trigilia), che per quanto concerne i due aspetti (le idee o la mentalità) su cui si è incentrato finora il dibattito relativo al problema della ricostruzione (Raymond, Dufour), che in relazione alle fonti archivistiche ed alle potenzialità di ricerca da esse consentite circa la storia dei terremoti (Tamblé). Ma soprattutto il volume ci sembra approfondire con grande rigore il tema della continuità e dell'innovazione, che si propone come centrale in una situazione come quella provocata dal terremoto.

G.P.

E. Guidoni, U. Soragni (a cura di), *Storia dell'Urbanistica / Veneto I. Lo spazio nelle città venete (1348-1509). Urbanistica e architettura, monumenti e piazze, decorazione e rappresentazione*. Atti del I Convegno nazionale di studio. Verona, 14-16 dicembre 1995. Kappa, Roma 1997, pp. 244.

Il volume, incentrato su di un periodo storico non caratterizzato da vistosi rinnovamenti, ma da una lunga serie di modificazioni che portano ad una generale riqualificazione della città, presenta le tematiche più diverse che hanno contribuito a formare l'identità urbana». Vengono così proposti studi che affrontano il problema della permanenza dell'antico nella cultura della città (Franzoni), i sistemi difensivi viscontei, analizzati non solo a scala urbana, ma anche nelle loro relazioni col territorio (Perbellini), gli interventi edilizi promossi da privati in relazione alle modifiche che essi hanno comportato sia sull'assetto urbano (rettifiche, allineamenti, portici ecc., che ai valori di «decoro» cui essi sono improntati (Varanini), il valore che assume un monumento sepolcrale (le arche scaligere) all'interno del programma urbanistico della Signoria ed il modo con cui esso qualifica la *crux viarum*

(Soragni), l'articolazione in parti distinte di un organismo urbano in funzione delle esigenze militari (Spigaroli), le interazioni tra la struttura economica e quella urbana, il rapporto, cioè, tra capitale e potere politico (Lanaro), il modo in cui gli interventi sismici hanno influito sull'area urbana con riferimento alla città di Padova (Guidoboni, Berti, Modena), la riorganizzazione degli spazi liberi per realizzare piazze cittadine con funzione mercantile e i vincoli che debbono tutelare il decoro di tali aree (Calabi), il diffondersi delle superfici affrescate (Ferrari e Frattaroli), le rappresentazioni della città indagate sotto diversi punti di vista: quelle pittoriche allo scopo di evidenziare sia il rapporto con i nuovi interventi urbani (Brugnolo), sia l'efficacia simbolica della relazione che esso istituisce col personaggio ritratto nel dipinto (Ferrara), quelle intarsiate, evidenziandone i nessi con l'ideologia urbana (Daniele), ed infine l'analisi del rapporto tra figure e fondali, mettendo in luce come essi siano dovuti al contributo di artisti distinti (Guidoni). Il volume presenta inoltre due contributi di carattere metodologico, che propongono come strumenti di lettura degli impianti urbani l'uno la rilevazione cartografica (Migliorati), l'altro la fotografia aerea (Boemi).
Un materiale, quindi, ricchissimo, che della città non mette in luce solo gli elementi strutturali, ma anche quelli legati all'arredo e quelli per così dire illusionistici e che della città, attraverso l'analisi della sua rappresentazione, cerca di esplorare anche gli aspetti percettivi. «Una sintesi delle arti» molto bene articolata.

G.P.

D. Calabi (a cura di), *Fabbriche, piazze, mercati. La città italiana nel Rinascimento*, Officina, Roma 1997, pp. 478.

Il volume presenta una serie di contributi che prendono in esame solo le piazze pubbliche dell'Italia settentrionale, scegliendo come periodo per l'indagine quello compreso tra il sec. XV ed il XVI, in quanto considerato l'epoca in cui gli spazi preesistenti, destinati generalmente a mercato, vengono riorganizzati in forma monumentale, cambiando talora la loro destinazione d'uso. I vari studi, che si riferiscono a realtà urbane diverse (Genova, Milano, Pavia, Vigevano, Brescia, Bergamo, Verona, Vicenza, Padova, Treviso, Feltre, Ferrara, Imola, Bologna) affrontano problematiche sostanzialmente omogenee in un continuo confronto tra la storia locale e «le linee di tendenza generali di un'epoca». Oggetto dell'indagine, che fa un riferimento costante ai dati archivistici, sono il sistema articolato delle piazze nell'economia cittadina, la strategia delle Signorie nei programmi di abbellimento urbano, i nessi tra l'eredità medievale ed il rinnovamento della città, il modo in cui hanno inciso sulla riorganizzazione degli spazi eventi traumatici (incendi, terremoti, radicali mutamenti di regime, ecc.), la relazione dei nuclei immobiliari e dei costumi abitativi e proprietari con «i grandi sistemi funzionali e culturali della città», i decreti relativi al rinnovamento urbano e le possibilità offerte agli interventi dei privati dalla possibilità di esproprio per pubblica utilità nonché i vincoli che si imponevano per tutelare il «decoro» degli spazi pubblici nella dialettica tra esigenze di commercio e di rappresentanza, il valore attribuito alle architetture prospicienti, ecc. Il volume, utile per l'ampia casistica che propone è completato da una ricca documentazione iconografica.

G.P.

G. Spagnesi (a cura di), *L'architettura della basilica di S. Pietro. Storia e costruzione*. Atti del convegno internazionale di studi. Roma, Castel S. Angelo, 7-10 novembre 1995, Bonsignori, Roma, 1977, pp. 172.

Il volume è articolato in varie parti, ognuna delle quali corrispondente ad un momento storico preciso, dalla basilica costantiniana, attraverso gli interventi rinascimentali e barocchi, fino al '900, senza tralasciare i problemi di restauro e tentando di mettere in luce i nessi esistenti tra i progetti architettonici ed i programmi urbanistici relativi non solo a Borgo, ma anche alla città nel suo complesso. I vari contributi, impostati su criteri metodologici assai diversi, affrontano le problematiche più varie soprattutto nel settore relativo all'architettura; sono, così, oggetto di trattazione non solo le successive scelte progettuali per la chiesa e le effettive realizzazioni, ma anche gli arredi architettonici ed il rapporto architettura-scultura, i commenti e le polemiche sull'intervento negli scritti contemporanei, i cantieri, le figure degli operatori economici che vedono nella costruzione la possibilità di lucrosi investimenti, le percezioni del complesso monumentale nelle memorie dei viaggiatori, ecc. Nel settore attinente, invece, l'urbanistica, a parte alcune ricerche di carattere archivistico sulla lottizzazione del Borgo Pio, sono proposte problematiche più tradizionali, trattate spesso in modo rigoroso e talora anche originale; si analizzano, così, le influenze della vicenda della basilica sullo sviluppo

del rione e l'orientamento della chiesa rispetto alla città, la topografia medievale di Borgo con riferimento alle emergenze ed al ruolo che esse svolgono nella struttura del quartiere, le proposte di Virgilio Spada e le sue relazioni da una parte con la tradizione tardo-medievale e dall'altra col modello «prospettico» rinascimentale, la questione del terzo braccio della piazza, visto anche in relazione con modelli d'Oltralpe, lo «stradone» di Carlo Fontana nelle sue successive elaborazioni, che dal «gran teatro barocco» finiscono progressivamente col rialacciarsi agli «effetti urbanistici della Roma sistina», la spina dei Borghi letta alla luce del dissidio esistente tra Stato e Chiesa, la realizzazione della piazza Pio XII sulla base delle visibilità prospettiche che questa stabilisce con la piazza S. Pietro l'apertura della via della Conciliazione e la cronaca del dibattito provocato dalla proposta urbanistica.

G.P.

INDICE

Editoriale di Enrico Guidoni 5

I PIANI REGOLATORI

Piani urbanistici nella Raccolta ufficiale delle leggi e decreti 7
Flavia Lorello

L'attività urbanistica in Italia tra il 1860 ed il 1945: Parte I, 1860-1918 12
a cura di Guglielmo Villa

Il Nuovo Borgo di Gallipoli 45
D. Giancarlo De Pascalis, Ernesto Martonucci

Iniziative di pianificazione urbanistica nella Cagliari ottocentesca 52
Marco Cadinu

Il progetto ottocentesco di ampliamento della città di Bosa dell'ingegnere Pietro Cadolini 63
Laura Zanini

«La perfezione topografica» del piano regolatore di risanamento e di ampliamento della città di Palermo redatto dall'ingegnere Felice Giarrusso (1885-1894) 71
Maria Teresa Marsala

Piani di risanamento ottocenteschi per i centri minori: i casi di Guarcino (FR), Terracina (LT) e Vallecorsa (FR) 112
Guglielmo Villa

Un quartiere di edilizia operaia a Jesi : il «Progetto di Piano Edilizio e di ampliamento del Sobborgo Grammercato presso la Stazione Ferroviaria» 122
Maria Maddalena Scoccianti

I piani regolatori dei porti della Puglia nel primo Novecento 138
Giuseppe Carlone

Viterbo: una proposta di Piano per il nuovo capoluogo di Provincia 146
Massimo Moretti

Benevento e l'urbanistica moderna: i piani regolatori di Luigi Piccinato del 1932-33 e del 1959 159
Teresa Colletta

Osservazioni sul concorso e sui progetti per il piano regolatore di Monreale 167
Paolo Micalizzi

Torino 1949. Il Piano di Ricostruzione 180
Vilma Fasoli

SAGGI E RICERCHE

Ristrutturazioni urbanistiche nel segno della croce delle JUHARIAS della Sardegna dopo il 1492 198
Marco Cadinu

La via Appia nell'Agro Romano Contributo metodologico per una ricerca sulle strade consolari nella zona suburbana di Roma 205
Tommaso Manfredi, Paolo Micalizzi, Guglielmo Villa

LIBRI 226