La città italiana moderna
Casi di rinnovo urbano ad inizio Ottocento

Premessa

Nell'Italia postunitaria, ingegneri stradali e ingegneri idraulici, fortemente impegnati nei lavori di costruzione di una rete che tenga unito il Paese, danno un contributo essenziale alla formazione di un territorio nazionale.

Il ricorso alle cognizioni e agli strumenti tecnici dei "costruttori di strade" condiziona anche il rinnovo delle città, in parte sull'esempio dei Grands Travaux del barone Haussmann nella Parigi di Napoleone III. A Parigi, principale metropoli continentale e capitale di un Paese anche culturalmente vicino, guardano molte città italiane, che difficilmente potrebbero trovare un modello nella propria Capitale, che faticosamente cerca di uscire dall'arretratezza degli ultimi dure secoli di governo papalino.

Come Parigi, tante città d'Italia distruggono le mura, definiscono cinte daziarie, costruiscono boulevard che, da circonvallazioni esterne, divengono presto assi interni, realizzati tramite estese demolizioni per consentire la circolazione dei mezzi di trasporto. Ampie strade, piazze geometriche, grandi edifici moderni, alberature modificano profondamente l'aspetto dei centri urbani; tuttavia, l'esempio di Parigi è raccolto solo in parte per quello che riguarda la costruzione di impianti e la sistemazione del sottosuolo, lavori non meno importanti di quelli che riguardavano il soprassuolo (collettori fognari, regimazione dei corsi d'acqua minori, reti idriche per l'approvvigionamento della abitazioni e per la pulizia delle strade, vie ferrate metropolitane).

Genova alla fine dell'Ancien Régime

A Genova il processo di rinnovo urbano iniziato alla fine del '700, quando la città è particolarmente soggetta all'influsso francese, si svolge poi ininterrottamente, sviluppandosi da un contesto di tradizione a inglobare elementi di una nuova cultura della città. Carlo Barabino è il personaggio emblematico dell'avvio di questo processo. Ultimo architetto municipale dell'Ancien Régime e primo della nuova era, Barabino ha una formazione accademica, ma è pronto ad accogliere le innovazioni tecniche; disegna prospetti aulici, ma ha sempre ben chiaro il valore urbano degli edifici; progetta singole opere pubbliche di grande rilievo, ma soprattutto cerca di definire il quadro entro il quale le iniziative dei privati cittadini possano collocarsi in modo da formare un insieme coerente sotto il profilo funzionale, estetico ed economico.

Nell'opera lungimirante di Barabino e in quella dei suoi immediati successori, ci sono tutti gli elementi che, sviluppati e ripetuti, daranno forma alla città moderna:

il piano di allineamento (l'apertura dell'attuale via XXV Aprile, eseguito con tecnica magistrale, segna un punto d'arrivo nella realizzazione di un attraversamento urbano est-ovest e prelude a nuovi lavori di sistemazione urbana a maggiore scala);

il piano di ampliamento (le strade rettilinee, convergenti a raggiera su piazze, forniscono una soluzione ai problemi del traffico sfruttando scenograficamente gli accidenti orografici; contemporaneamente, forniscono la griglia lottizzativa grazie alla quale si sviluppa un mercato immobiliare nel quale i capitali della borghesia mercantile trovano nuove modalità di impiego redditizio);

la costruzione di grandi edifici pubblici e complessi nei quali la nascente città borghese potesse riconoscersi (il teatro, il cimitero monumentale);

il radicale ammodernamento e potenziamento degli impianti (il nuovo acquedotto, le cui grandi opere, unendo impegno tecnico e valenza estetica, propongono un'immagine e un'idea di città affatto moderne e insieme, attraverso la cultura neoclassica, mutuate dall'antichità).

Bologna all'indomani dell'unificazione italiana

La Bologna di fine '800 offre un caso esemplare di rinnovo e ristrutturazione urbana connessa alla fase dell'unificazione italiana.

Nel 1860 diviene capo dei servizi tecnici del Municipio Coriolano Monti, formatosi come ingegnere ferroviario, il quale preside a lavori di sostanziale ridisegno del centro urbano: dall'allargamento di Canton de' Fiori (posto in corrispondenza dell'innesto sulla via Emilia del sistema delle piazze centrali) al progetto (1862) di un suo prolungamento fino alla stazione in una via "trionfale" (via Indipendenza, aperta fra il 1884 e il 1888), «ingresso magnifico, grandioso, sorprendente» perfettamente rettilineo, che lambisce la Montagnola (1806), esempio di quei "pubblici passeggi" che sono fra le prime opere pubbliche realizzate nelle città ottocentesche.

Via Farini, costruita tangenzialmente al centro come alternativa alla via Emilia, è la prima strada moderna della città e ne diventa l'"asse direzionale", dove troveranno collocazione gli edifici eminenti della nuova città borghese, a volte affacciati su piazze "di servizio" (piazza Minghetti, con la Cassa di Risparmio, piazza Cavour, con la Banca Nazionale).

Col Piano regolatore del 1889 è aperta via Rizzoli (allargamento del tratto centrale della via Emilia) e sono isolate le due Torri che le fanno da sfondo; nel 1901 sono abbattute le mura e costruiti i viali di circonvallazione.

Gli interventi demolitori, specie quelli che si svolgono attorno alle Torri (prima minacciate anch'esse di demolizione, poi assurte a simbolo della città), favoriscono il consolidarsi di una nuova posizione nei confronti della città antica: voci di studiosi e di cittadini si levano per contrastare la distruzione dei vecchi edifici.

Rifluiscono in questa posizione, oltre a sentimenti nostalgici e ad orgoglio campanilistico, istanze di difesa dell'arte e della memoria storica che, a Bologna come in altre città italiane, assumono i contorni di un impegno culturale e civile (un illustre abitante di Bologna, Giosué Carducci, interverrà a sostegno di quei Genovesi che si opporranno con successo all'apertura di una nuova strada che avrebbe comportato la demolizione del corpo medievale di Palazzo San Giorgio). Si avviava così quel dibattito che ha portato l'urbanistica italiana ad affrontare precocemente le problematiche del rapporto fra innovazione e conservazione; si ponevano questioni circa la competenza di chi era incaricato di disegnare la nuova città; questioni che porteranno di lì a poco ad immaginare un diverso profilo formativo del progettista.

Questione igienica e sviluppo capitalistico: il caso di Napoli

Dalla fine dell'Ottocento agli anni '30 del Novecento si susseguono nelle città italiane interventi dichiaratamente finalizzati a migliorare le condizioni igieniche dell'abitato. In realtà spesso l'emergenza sanitaria giustifica un programma di estese demolizioni e ricostruzioni che danno il via a massicce speculazioni immobiliari e sono funzionali a progetti di "immagine" nei quali le istanze profonde di una rifondazione del senso civico e di una nuova cultura estetica si intrecciano con deboli retoriche storicistiche.

Il Piano per il risanamento di Napoli è il riferimento obbligato quando si parla di questo tipo di operazioni, non solo per dimensione e complessità, ma perché ha avuto sulle vicende urbanistiche italiane ricadute di lunga durata.

A Napoli, l'epidemia di colera del settembre 1884 rese manifesta l'esigenza di realizzare un sistema fognario e di distribuzione dell'acqua potabile efficiente e di diminuire la congestione abitativa, costruendo nuovi quartieri esterni; contemporaneamente, si sosteneva l'opportunità di effettuare consistenti demolizioni e aprire nuove strade attraverso il centro, in modo da "risanare" i quartieri più degradati e migliorare, con le condizioni di mobilità, le possibilità del traffico commerciale.

Il problema, che toccava la città per allora più popolosa del Regno d'Italia, in crisi per la perdita del suo precedente e secolare ruolo di capitale, aveva rilevanza nazionale; sicché il 15/1/1885 fu emanata la *Legge pel Risanamento della città di Napoli*; nel marzo 1889 divenne esecutivo, col generale consenso (lo storico Pasquale Villari è fra i pochi contrari: «meglio il colera del risanamento») il piano "haussmanniano" predisposto dall'ingegnere capo del Comune, Adolfo Giambarba: un disegno di ampie strade rettilinee, convergenti su piazze dalla geometria regolare, è previsto sia per i quartieri popolari orientali, da realizzare in aree di nuova urbanizzazione, sia per la ristrutturazione delle aree centrali adiacenti al porto (dove il livello del suolo viene innalzato fino a 3-3,5m).

Corso Umberto I, il Rettifilo per eccellenza, è il nuovo asse direzionale che collega l'area della stazione ferroviaria e quella del Municipio, e sostituisce il tessuto di formazione medievale con edifici direzionali e caseggiati di lusso.

La realizzazione di un intervento così consistente su suoli urbani ad alta redditività pose allo Stato liberale, strenuo difensore dei diritti e dei benefici della proprietà, problemi di esproprio senza precedenti; richiese inoltre capitali cospicui e capacità imprenditoriali che mancavano a Napoli e difettavano nel resto d'Italia, sicché le operazioni speculative private che furono avviate riuscirono solo in parte e comportarono alti costi pubblici.

In aggiunta alla cartografia di base, in scala 1:2.000 (e ridotta in scala 1:4.000), si elaborò un rilievo in scala 1:200 delle zone urbanizzate in cui effettuare le demolizioni e le espropriazioni; fu questo uno dei principali risultati dell'intervento dal punto di vista tecnico-scientifico, assieme agli *Studi completivi del Piano di risanamento*, ampia indagine, svolta da 700 rilevatori, sulle famiglie, le attività, le occupazioni ma anche sulle condizioni igieniche dei quartieri più degradati e a più elevata morbilità.

Essenziale aspetto della Legge di Napoli fu la definizione di nuovi criteri per la determinazione degli indennizzi dovuti ai proprietari, che vennero stabiliti operando una media fra il valore venale dell'immobile e fitti dell'ultimo decennio, in modo da non penalizzare la redditività del bene, dovuta alla speculazione dei proprietari sulla carenza di alloggi, a fronte del basso valore commerciale di edifici in gran parte fatiscenti (in mancanza di più certi riferimento nei procedimenti di espropriazione per pubblica utilità, questi criteri hanno conservato un margine di applicazione fino a tempi recenti).

Col piano di risanamento si torna alla pratica borbonica di affidare alle grandi opere pubbliche il compito di offrire possibilità di lavoro. Ma molte sono le polemiche sulla gestione dell'operazione: in partenza attribuita al Municipio, è di fatto lasciata ad una società privata appositamente costituitasi, che entrerà in crisi prima di concludere i lavori (terminati solo grazie ad un ulteriore intervento legislativo cui lo Stato ricorrerà nel 1912).

GLI STRUMENTI. Piano regolatore e piano di ampliamento

Strumenti principe del rinnovo urbano delle città italiane sono il piano regolatore e il piano di ampliamento, che troveranno largo impiego anche nell'impegnativo adeguamento di Firenze prima e poi di Roma al ruolo di capitale. Se la parola "piano" non indica inizialmente che una pianta, un disegno con il quale si poteva rappresentare tanto il progetto quanto l'esistente, ad essa si accosta immediatamente un senso di razionalità e precisione, quello stesso degli ingegneri rilevatori, capaci di misurare il territorio e gli edifici e di restituirne un'immagine precisa, ovvero tale che la corrispondenza tra parti del disegno e parti dell'oggetto fosse stabilmente e univocamente assicurata da rapporti matematici.

Il nuovo Stato unitario interviene presto a unificare la materia in tutto il suo territorio.

La L 2359/1865, stabilendo le norme per le espropriazioni per pubblica utilità (i cui indennizzi devono essere calcolati a prezzi di mercato), fornisce ai Municipi la possibilità di attuare gli interventi di rinnovo urbano; la legge distingue *piani di ampliamento*, ovvero di nuova costruzione in aree da urbanizzare, e *piani regolatori* (anche detti di *allineamento* o di *risanamento*), ovvero di demolizione e ricostruzione di parti di città; più tardi, questa seconda denominazione passerà a indicare un progetto di trasformazione esteso a tutto la città e, quindi a tutto il territorio comunale.

Riferimenti bibliografici

Alisio., G., *Lamont Young. Utopia e realtà nell'urbanistica napoletana dell'Ottocento,* Roma, Officina Edizioni, 1978 (capitolo quarto)

Napoli e il Risanamento. Recupero di una struttura urbana Napoli, 1980

De Seta, C., *Le città nella storia d'Italia. Napoli*, Roma-Bari, Laterza,1984 (cap. IX)

Gottarelli, E. *Urbanistica e architettura a Bologna agli esordi dell'unità d'Italia*, Bologna, 1978

Poleggi, E., Cevini, P., *Le città nella storia d'Italia. Genova*, Roma-Bari, Laterza,1981 (cap. 8)

Ricci, G., *Le città nella storia d'Italia. Bologna,* Roma-Bari, Laterza, 1985 (cap. 4)

Sica. P., *Storia dell'Urbanistica. L'Ottocento - 1°* Roma-Bari, Laterza, 1985

Tintori, S.; *Piano e pianificatori dall'età napoleonica al fascismo*, Milano: Franco Angeli, 1989 (parte seconda)