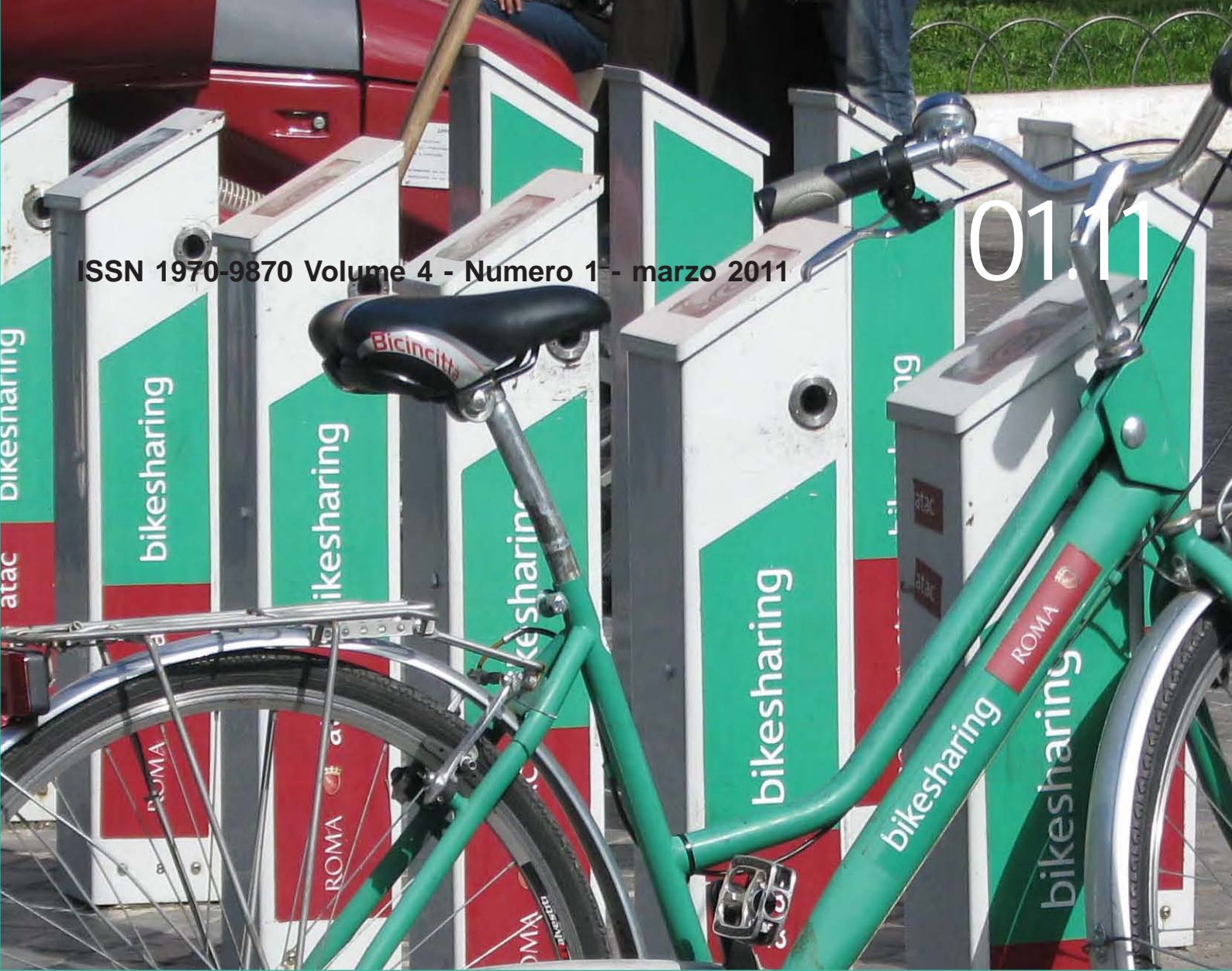


ISSN 1970-9870 Volume 4 - Numero 1 - marzo 2011

0111



*UNITA' D'ITALIA
E MOBILITA'*

TeMA

trimestrale del *Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab*



Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II"

TeMA
01.11

TeMA

trimestrale del *Laboratorio* Territorio Mobilità e Ambiente - TeMA*Lab*

Volume 4 | Numero 1 | marzo 2011



Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II"

Direttore Responsabile

Rocco Papa, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Iscritto all'Ordine Regionale dei Giornalisti della Campania
Elenco Speciale n. 5260

Comitato scientifico

Luca Bertolini, Universiteit van Amsterdam, Paesi Bassi
Virgilio Bettini, Università Iuav di Venezia, Italia
Dino Borri, Politecnico di Bari, Italia
Enrique Calderon, E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Spagna
Roberto Camagni, Politecnico di Milano, Italia
Robert Leonardi, London School of Economics and Political Science, Regno Unito
Raffella Nanetti, College of Urban Planning and Public Affairs, Stati Uniti d'America
Agostino Nuzzolo, Università di Roma Tor Vergata, Società Italiana Docenti di Trasporto, Italia

Redazione

Carmela Gargiulo, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Adriana Galderisi, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Romano Fistola, Dipartimento di Ingegneria - Università degli Studi del Sannio
Giuseppe Mazzeo, ISSM CNR - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Rosaria Battarra, ISSM CNR - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Cristina Calenda, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - *TeMALab*
Daniela Cerrone, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - *TeMALab*
Andrea Ceudech, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - *TeMALab*
Rosa Anna La Rocca, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - *TeMALab*
Enrica Papa, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - *TeMALab*

Rivista edita da

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - *TeMALab*
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II"

ISSN: 1970-9870
Chiuso in redazione nel marzo 2011

Autorizzazione del Tribunale di Napoli n. 6 del 29 gennaio 2008

Sede:

Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Piazzale Tecchio, 80 - 80125 Napoli

Sito web: www.tema.unina.it

info: redazione@tema.unina.it

Open Access:

È disponibile una versione on-line della rivista all'indirizzo <http://www.tema.unina.it>. La decisione di fornire accesso aperto e immediato ai contenuti della rivista consente di rendere le ricerche disponibili liberamente al pubblico aumentando così i livelli di conoscenza.

EDITORIALE	5	EDITORIAL PREFACE
Unità d'Italia e mobilità <i>Rocco Papa</i>		Italian Unification and Mobility <i>Rocco Papa</i>
RICERCHE		RESEARCHES
I treni e l'unificazione d'Italia: l'epoca delle costruzioni ferroviarie <i>Stefano Maggi</i>	7	Trains and the Italian Unification: the Time of the Railways Buildings <i>Stefano Maggi</i>
Trasformazioni urbane nelle capitali post-unitarie: Torino, Firenze, Roma <i>Giuseppe Mazzeo</i>	15	Urban Transformations in the After-Unity Capitals: Turin, Florence, Rome <i>Giuseppe Mazzeo</i>
SPERIMENTAZIONI		APPLICATIONS
Infrastrutture e pianificazione nella Napoli dell'Ottocento <i>Pasquale Rossi</i>	29	Infrastructures and Planning in Naples in Nineteenth Century <i>Pasquale Rossi</i>
CONTRIBUTI		FOCUSES
Le Ferrovie e la costruzione dell'Italia unita <i>Laura Facchinelli</i>	41	Railways and the Making of Italian Unification <i>Laura Facchinelli</i>
L'Italia unita... dalle infrastrutture <i>Stefania Maffeo</i>	51	Italy United... by the Infrastructures <i>Stefania Maffeo</i>
Porti, trasporti e cultura del mare nelle città d'Italia, per i 150 anni dall'Unità <i>Marta Moretti</i>	61	Ports, Transport and Marine Culture in the Cities of Italy, for the 150th Anniversary of the Unification <i>Marta Moretti</i>
Italia 2011: territorio senza politiche politiche senza territorio <i>Carlo Salone</i>	69	Italy 2011: Territory Without Policies Policies Without Territory <i>Carlo Salone</i>

OSSERVATORI

Web
a cura di Cristina Calenda
I grandi eventi: opportunità di riqualificazione urbana

Pubblicazioni
a cura di Andrea Salvatore Profice
Città e mobilità in Italia dal 1861 ai giorni nostri

Normativa
a cura di Giuseppe Mazzeo e Cristina Calenda
Evoluzione della normativa urbanistica:
la frammentazione dopo l'omogeneità

Pratiche urbanistiche
a cura di Fiorella de Ciutiis
La pianificazione urbanistica dopo l'Unità d'Italia:
alcuni esempi

Roma
a cura di Daniela Cerrone
Il Piano Strategico di Roma Capitale

News ed eventi
a cura di Rosa, Alba Giannoccaro
I "150 anni" per l'infrastrutturazione del territorio

AUTORI

Profili degli autori

REVIEWS

Web
ed. Cristina Calenda
Mega Events: Opportunity of urban Requalification

Book Review
ed. Andrea Salvatore Profice
Cities and Mobility in Italy from 1861 to Today

Laws
eds. Giuseppe Mazzeo and Cristina Calenda
Evolution of the Urban Planning Rules:
the Fragmentation after the Homogeneity

Urban Practices
ed. Fiorella de Ciutiis
Urban Planning after the Unification of Italy:
Some Examples

Rome
ed. Daniela Cerrone
The Strategic Plan of Roma Capitale

News and Events
ed. Rosa, Alba Giannoccaro
The "150 Years" for Infrastructuring the Territory

103 AUTHORS

Authors' Profiles



Trasformazioni urbane nelle capitali post-unitarie: Torino, Firenze, Roma

Urban Transformations in the After-Unity Capitals: Turin, Florence, Rome

Giuseppe Mazzeo

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
ISSM, CNR - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: gimazzeo@unina.it; web: www.dipist.unina.it

Ruolo e trasformazione

Il processo di unificazione politica dell'Italia copre un periodo decennale che va dal 1860 al 1870 ed è il risultato di una forte spinta culturale e politica stratificatasi nei decenni precedenti; tale processo avviene con una serie di caratteri specifici e di condizionamenti di base che possono essere così riassunti:

- una debolezza complessiva del sistema Italia, formato da Stati di piccole e medie dimensioni politicamente sotto tutela delle grandi potenze europee;
- un sistema economico arretrato nel quale sono presenti ristrette aree di nascente industrializzazione la cui dimensione produttiva è molto inferiore rispetto a quella di altre nazioni europee;
- una carenza di risorse minerarie ed energetiche che pone notevoli vincoli allo sviluppo;
- una struttura urbana che è ancora quella del XVI secolo, ultimo periodo di splendore delle città italiane;
- un sistema di comunicazioni composto da una rete stradale di base che è ancora quella di origine romana e da tratti scollegati di rete ferroviaria, la maggior parte interni ai diversi Stati pre-unitari.

Approfondendo il ragionamento si evidenzia come questi caratteri generali vadano ulteriormente declinati in rapporto alla posizione geografica dei diversi Stati, alle loro diverse caratteristiche economiche e sociali, ai caratteri urbani e, infine, alla loro diversa rilevanza politica.

Una particolare attenzione va posta sui processi di evoluzione economica, che hanno inciso fortemente sulle città europee a partire dagli inizi dell'Ottocento (Ragon 1971) e che impattano sulle città italiane e sulla loro trasformazione iniziando dalle due principali città del Nord, Milano e Torino, anche se l'ampiezza delle trasformazioni attuate (soprattutto nelle operazioni di risanamento) è limitata se rapportate ad altre città continentali.

The Italian political unification is a process starting in 1861. The next ten years, until the freeing of Rome, are a period of strong changes because the new nation starts by heavy backwardness conditions compared to other European nations.

The basic conditionings that bound the new nation are summarized in some causes: an underdeveloped economic system where there are areas of industrial development; a significant shortage of mineral and energy resources; and an urban structure that is still that of the sixteenth century, the last brightness period of the Italian cities. The same internal communication system is composed of a basic road network which is still one of Roman origin and of isolated sections of rail network, with few links among the pre-unity nations. Particular attention should be paid on the impact of the economic processes on the cities: they have a strong impact on European cities since the early nineteenth century, but their impact on Italian cities (beginning from the main northern cities, Milan and Turin) is more limited, if compared with the transformations concerning other continental cities.

The unification starting from 1861 imposes additional critical elements, because the Italian urban structure is not ready to the event, particularly for the choice of the capital city. A city that can rightfully define itself as capital exists, and it is Turin; but it is peripheral to the rest of the Italian territory. Furthermore there is an *in pectore* capital city, Rome, that is the symbolic centre of the Italian history. But the city has to wait another ten years to join to the rest of Italy. The solution is to temporarily move the capitol to Florence, even if nobody explicitly says it to Florentines!

The step from Turin to Florence, and from Florence to Rome sets in motion a complex organizational mechanism and a significant money's amount, invested in the effort to bring the two cities to the new role.

Before Florence, then Rome (two cities that represent a fundamental part of artistic and cultural national heritage) see the opportunity to modernize their urban structure. Urban plans are also formed for this purpose, although the instruments are deficient in relation to their technical capacity and the public administrations have low authority in the driving of the transformations. Instead, private investors and national and international banks will have open hand, facilitated from the new liberal State that will not hinder the freedom of action of private capitals.

The paper want to identify the major changes occurred in the three capital cities (Turin, Florence, and Rome) investigating the urban processes and the main events in the period from 1861 to 1900.

The unification acts on the three cities in different ways. In 1861 they are very different from each other, with a single similar factor, the number of inhabitants (about 150,000 each). The process of building of the new nation acts on the cities changing even more their characters and extending their differences.

L'unificazione pone ulteriori elementi di criticità in quanto coglie sostanzialmente impreparata la struttura urbana della nazione, in particolare per quanto concerne la scelta della capitale. Una città che può giustamente valersi del ruolo e delle caratteristiche di capitale esiste ed è Torino, ma essa è decentrata rispetto al resto del territorio italiano. Esiste, inoltre, una capitale *in pectore*, Roma, centro simbolico dell'immaginario nazionale – ma anche perfetto centro geografico dello stivale – che deve attendere altri dieci anni per unirsi al resto dell'Italia¹. La soluzione trovata, tutta italiana, è quella di spostare la capitale in un percorso di avvicinamento a Roma, meta finale: questo porta a trasferire il centro politico della nuova nazione a Firenze, senza però una dichiarazione esplicita sulla provvisorietà di questo spostamento.

Il passaggio da Torino a Firenze e poi da Firenze a Roma mette in movimento un complesso meccanismo organizzativo ma, soprattutto, una rilevante massa monetaria che viene investita nello sforzo di adeguare le due città al nuovo ruolo.

Prima Firenze, poi Roma (che da sole rappresentano una parte fondamentale del patrimonio artistico e culturale nazionale) vedono la possibilità di modernizzare la loro struttura urbana. A questo scopo vengono formati anche dei piani urbanistici, anche se gli apparati pianificatori che vengono messi in campo sono carenti sia dal punto di vista tecnico che in relazione alla capacità delle amministrazioni pubbliche di guidare con autorevolezza le trasformazioni.

Saranno invece gli investitori privati e le banche nazionali ed internazionali, principali finanziatrici delle trasformazioni, ad avere mano libera, agevolate al massimo dal nuovo Stato liberale che non intende minimamente ostacolare la libertà d'azione dei capitali privati.

Dal punto di vista della forma giuridica il nuovo Stato nasce non come aggregazione di entità che nel tempo hanno acquisito un certo grado di specificità e di diversificazione (il che avrebbe reso necessario una forma federale dello Stato, sulla spinta delle idee giobertiane) ma come espansione di uno Stato (quello Piemontese) su altri territori². Ci si limita ad estendere all'Italia intera la forma politica e giuridica del Regno di Sardegna, il che, nello specifico, significa assenza di norme che agiscano sulle modalità con le quali avvengono le trasformazioni urbane. Non ci sono, né ci saranno, leggi speciali per le capitali e per le loro nuove esigenze, né ci saranno norme specifiche che ne guideranno l'espansione,



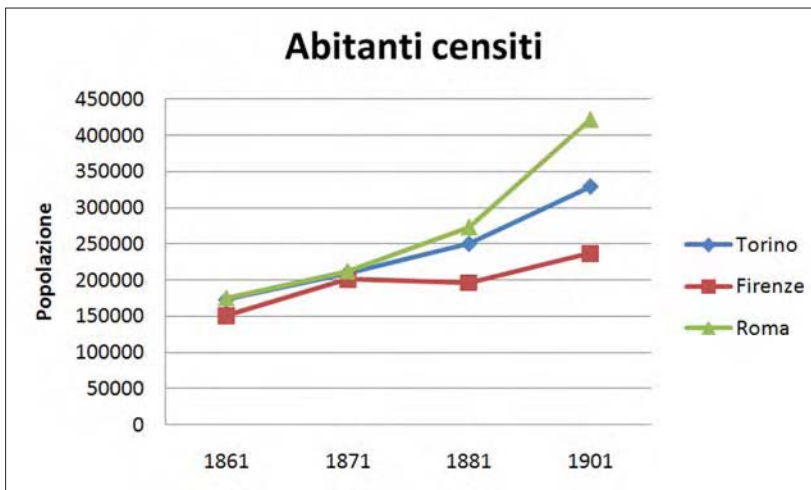
Estensione della rete ferroviaria italiana al 1861. I diversi tratti di ferrovia si sviluppano soprattutto all'interno dei diversi regni pre-unitari, con pochi tratti di collegamento interstatali.

sione, a parte quelle relative all'esproprio per pubblica utilità.

La delega del processo di pianificazione e trasformazione urbana alle amministrazioni locali si trasforma in un fattore di notevole debolezza complessiva nei confronti del capitale e in un *modus operandi* che continuerà a caratterizzare tutta la storia urbanistica italiana, in generale incapace di gestire con autorevolezza il rapporto con i privati, soprattutto se economicamente forti.

La concentrazione di potere economico in mani non pubbliche, la loro incidenza sulle azioni di trasformazione urbanistica, la debolezza – che in Italia si manifesta maggiormente – delle amministrazioni pubbliche nel governo delle trasformazioni urbane e il sostanziale *laissez-faire* dello Stato liberale sono fattori da sottolineare, anche per gli influssi negativi che avranno sul rapporto tra città e pianificazione in questo paese.

Dal punto di vista territoriale l'unificazione trova una nazione spazialmente slegata. A testimonianza di ciò sono le poche tratte ferroviarie esistenti, che si sviluppano a partire dalle capitali di diversi Stati pre-unitari con una lunghezza



Andamento della popolazione censita nelle città di Torino, Firenze e Roma dal 1861 al 1901. Non esiste il dato 1861 relativo alla città di Roma, per cui quello riportato si riferisce al censimento del 1851.

complessiva estremamente ridotta, soprattutto nel Centro e nel Sud della penisola. Nel 1861 l'estensione della rete è pari a 2.035 km, la maggior parte della quale in concessione a società private (Ippolito 1988).

Sulla base di queste considerazioni l'analisi portata avanti nel testo vuole individuare le principali trasformazioni avvenute in quelle che furono di seguito le tre città capitali, approfondendo gli avvenimenti legati ai processi urbanistici nel periodo che va dal 1861 al 1900.

L'unificazione agisce sulle tre città capitali in modo diversificato. Al 1861 le tre città sono molto diverse tra di loro, con un unico fattore che le rende simili, ossia il numero di abitanti (circa 150.000 ciascuna). Il processo di costruzione della nuova nazione agisce come acceleratore dei processi di trasformazione e le investe modificandone quella che era la precedente immagine e il precedente ruolo. Al termine del periodo i caratteri delle tre città saranno ancora più differenziati, al punto che anche l'indicatore relativo alla popolazione diverge accentuandone le singolarità e le specificità.

Torino

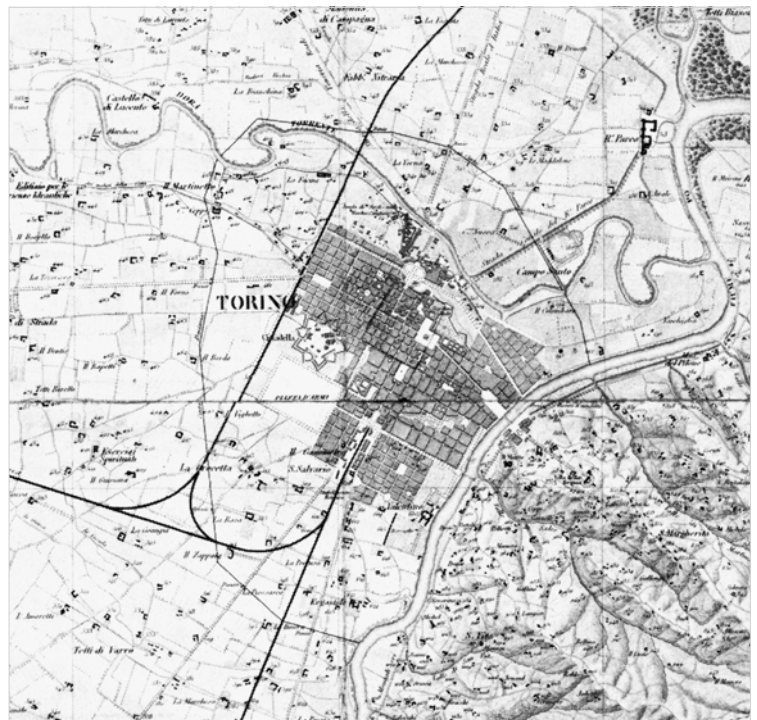
L'11 dicembre 1864 fu promulgata la legge che spostava la capitale da Torino a Firenze. La nuova nazione abbandonava quella che era divenuta nei decenni precedenti una splendida e moderna città, «dalle strade larghe e diritte, dai palazzi eleganti, idonei ad alloggiare ministri e legazioni straniere con decoro e razionalità» (Fei 1971, 1).

La città di Torino aveva assistito ad una continua espansione a partire dalla fine del 1500, sotto il regno di Carlo Emanuele.

L'architetto orvietano Ascanio Vittozzi disegna la splendida piazza San Carlo nel 1584, oltre al quartiere di Porta Nuova nella zona meridionale della città; Carlo e Amedeo Castellamonte realizzano Palazzo Reale e Palazzo Carignano alla fine del 1600, mentre all'inizio del 1700 Filippo Juvarra, "architetto reale", realizza Palazzo Madama, la Basilica di Superga e la reggia di Stupinigi, oltre ad una interessante sistemazione urbanistica della città devastata dall'assedio del 1706, con la realizzazione di «nuovi quartieri militari dalle altissime ed imponenti arcate, ampliamento di piazze e strade, costruzione di palazzi d'ispirazione classica e di signorile e regolare simmetria» (Fei 1971, 1).

Nella prima metà dell'Ottocento la città si sviluppa principalmente verso Sud a causa dei vincoli territoriali esistenti nelle altre direzioni: ad Est il fiume Po, a Nord la presenza del nucleo manifatturiero di Borgo Dora, ad Ovest la presenza dei bastioni militari della Cittadella. Tali vincoli verranno per la prima volta superati, anche se solo come ipotesi, durante il periodo dell'occupazione napoleonica, in quanto lo sviluppo urbano della città previsto dai francesi si indirizzava proprio verso Nord-Ovest. Nel 1852 il governo piemontese rinuncia definitivamente a difendere Torino mediante linee fortificate per cui anche la parte occidentale della città interna alla linea daziaria divie-

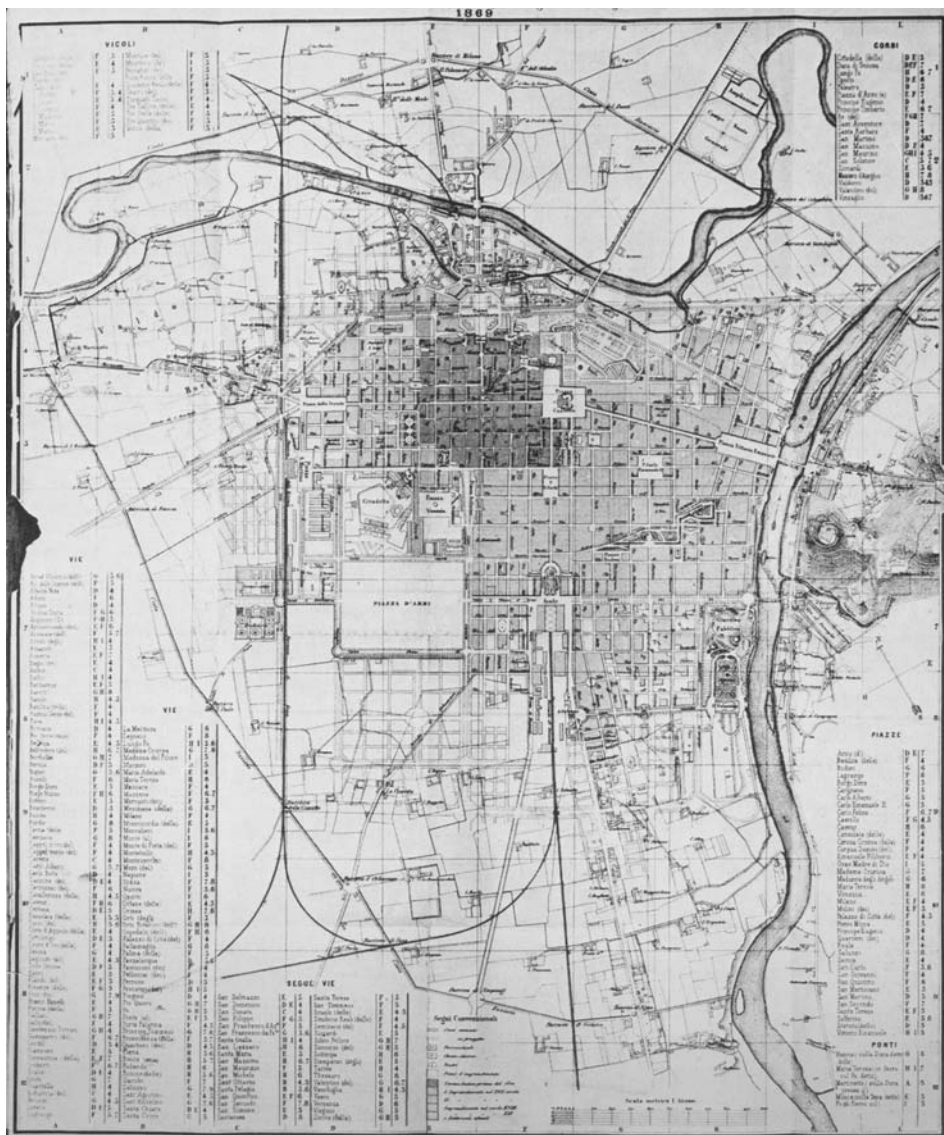
Torino e il territorio circostante nella mappa di Antonio Rabbini (1855). La mappa mostra la città e il segno della rete ferroviaria con le stazioni di Porta Nuova a Sud e di Porta Susa a Nord-Est.



ne utilizzabile per lo sviluppo urbano. Nel 1853 fu assunta la decisione di posizionare proprio nell'area occidentale, a Porta Susa, la stazione della linea per Novara, allungata successivamente fino a Milano. Nella zona meridionale fu invece attestata la Stazione di Porta Nuova, capolinea del collegamento per Genova. Da questo momento le due stazioni diverranno elemento condizionante della forma urbana torinese ed uno dei grandi fattori di disturbo del suo sviluppo, fattore che si è iniziato a superare solo recentemente con la realizzazione del progetto di riqualificazione urbana che ha interessato l'asse Nord-Sud delle Spine e che ha nel progetto di Porta Susa uno dei principali elementi di qualità. Nello stesso 1853 venne definita la nuova cinta daziaria della città, cinta che ancora oggi è ben leggibile a livello di struttura urbana. Nell'area oltre la stazione di Porta Susa, verso Nord-Ovest vennero anche localizzati, negli anni successivi, molti grandi servizi pubblici di livello urbano come le carceri, il mattatoio o le caserme.

Nel decennio che precedette l'unificazione l'azione sulla città ebbe anche ad incidere sul suo abbellimento, con architetture che richiamavano quelle parigine e londinesi, anche grazie alle aperture politiche e culturali del regno di Carlo Alberto. Tale azione derivava anche dal desiderio di proporre la città non più solo come capitale di un piccolo regno ma come potenziale capitale di una futura nazione unita (Comoli Mandracci 2005).

Il trasferimento della capitale a Firenze e poi a Roma causò una serie di profonde conseguenze di ordine sociale ed economico ma fu anche l'occasione per ripensare al ruolo della città. Essa, soprattutto dopo il Congresso di Vienna, aveva assunto il ruolo di centro politico-amministrativo di un regno sovra-regionale e la sua economia ruotava intorno a questo ruolo primario. Se si considera che oltre un settimo della popolazione era direttamente coinvolta nell'amministrazione centrale dello Stato e che una ulteriore fetta, occupata nei servizi e nell'artigianato, ne era indiretamen-



Mappa della città di Torino al 1869. Si evidenzia il processo di espansione della città e i segni delle lottizzazioni nella zona Sud e Nord-Ovest. Dalla mappa è scomparsa la Cittadella ma è ancora presente la Piazza d'Armi.

te interessata, si comprende la rilevanza negativa assunta dallo spostamento della capitale.

Prefigurando un potenziale stato di crisi il Comune aveva già iniziato a porsi un problema che prima o poi si sarebbe venuto a creare.

Per questo motivo, «una commissione, istituita il 22 aprile 1862, già il 31 maggio dello stesso anno riferì al Consiglio Comunale sui problemi economici emergenti, prospettando di promuovere decisamente lo sviluppo industriale. La relazione mette a fuoco le condizioni essenziali che, in quel periodo storico, furono giudicate necessarie per rendere possibile tale sviluppo: riduzione dei costi del combustibile³ e dei trasporti, riduzione dei prezzi dei generi di consumo, studio di una casa operaia da parte del Comune per ridurre il costo della forza lavoro, incremento della forza motrice,

promozione delle capacità professionali della classe operaia con l'istituzione di insegnamenti tecnici adeguati» (Comoli Mandracchi 2005, 80). Tale processo di industrializzazione si sarebbe, ovviamente, basato su premesse ideologiche a carattere liberistico che avrebbero favorito al massimo gli investimenti nazionali e stranieri.

L'avvio di tale processo fu lento. La popolazione passò da 205.000 a 250.000 tra il 1865 e il 1881, aumentando decisamente nel periodo successivo, quando la città divenne un polo nazionale del settore metalmeccanico. Si arrivò a 320.000 abitanti nel 1891 e a 415.000 nel 1911, anno nel quale il numero di addetti all'industria era pari a circa 90.000 unità.

Il processo di industrializzazione ebbe un ruolo rilevante nella costruzione dell'immagine della città, basata sulla netta differenza tra la città borghese del centro, dei quartieri bene e dell'area della vecchia Piazza d'Armi e le «"barriere" sorte negli anni ottanta al di fuori della cinta daziaria del 1853 su lottizzazioni private e solo in un secondo tempo regolate dall'estensione di una normativa unificante (1887); infine, ristrutturare e rimodellate sul sostegno normativo urbanistico del primo piano regolatore generale (Piano unico regolatore e d'ampliamento, 1906-1908)» (Comoli Mandracchi 2005, 81).

Lo stesso processo di formazione della Torino ottocentesca era basato su presupposti di tipo liberistico, con grandi imprenditori ed istituti bancari che realizzavano le trasformazioni immobiliari avendo il massimo grado di libertà da parte di linee guida di sviluppo urbano che tendevano ad intralciare pochissimo gli investimenti privati nel settore: la stessa predisposizione di lottizzazioni regolari e la ripetitività del modello costruttivo servivano in modo ottimale a ridurre i costi e ad incrementare i guadagni sul capitale investito.

Negli anni Ottanta, parallelamente al processo di espansione della città, vennero anche portati avanti una serie di interventi localizzati nell'area del quadrilatero storico, con lo scopo di migliorare le condizioni di salubrità nell'area centrale e di rendere possibile un processo di riappropriazione, da parte della borghesia, della parte più rappresentativa della struttura urbana. Come scrive Comoli Mandracchi (1983, 213), «teoria e prassi del rinnovamento urbano tramite la demolizione di interi isolati appaiono accettate ed auspicate dalle voci più autorevoli della cultura come momento indisgiungibile delle operazioni di ristrutturazione,

con la motivazione del "risanamento", dando sempre per scontato il meccanismo di appropriazione strumentale del suolo da parte delle categorie con più alti redditi, per nuove attività e per nuove residenze».

Curiosamente, lo strumento utilizzato per realizzare i processi di risanamento fu la Legge per il risanamento della Città di Napoli, approvata nel 1885, che venne utilizzata a Torino per attuare sventramenti e realizzare nuovi assi viari. Nella parte più antica della città vennero realizzati, in particolare, due nuove strade diagonali (via Pietro Micca e via IV Marzo); ciò ne modificò completamente la struttura a scacchiera di origine romana rendendo possibile il collegamento tra il fulcro di piazza Castello con la nuova area di espansione che si stava sviluppando nell'area della vecchia Cittadella.

Firenze

Al momento dell'unificazione la città di Firenze rappresentava soprattutto il monumento di sé stessa; essa «(...) non aveva da offrire che l'intero monumento nazionale di un tessuto viario medioevale angusto e tortuoso, con palazzi vetusti e cadenti, carichi d'antiche glorie, ma inadatti ad

Pianta della città di Firenze al 1855. Il disegno è di Giuseppe Pozzi e mostra la presenza delle stazioni di Santa Maria Novella e di Porta Prato. Le mura della città racchiudono ancora molti spazi non urbanizzati.



accogliere il moderno apparato burocratico e militare piemontese» (Fei, 1971, 1).

La città aveva raggiunto il massimo splendore nella prima metà del XVI secolo e da allora aveva lentamente perso d'importanza storico-politica, soprattutto sotto gli ultimi Lorena. A partire dal XVI secolo la città non era cresciuta di molto, al punto che l'area urbanizzata era di molto inferiore ai 506 ettari che costituivano lo spazio racchiuso dall'antica cinta muraria. Neanche il periodo dell'occupazione francese aveva modificato la situazione, benché si fossero messi in campo una serie di progetti di adeguamento della struttura urbana. Questo nonostante il granducato avesse avuto interessanti premonizioni: ad esempio, la linea ferroviaria Firenze-Pisa-Livorno fu la seconda ad essere realizzata in Italia

(1841-1848), su progetto dell'inglese Robert Stephenson. A Firenze la stazione di testa di questa linea viene posta fuori dalle mura, a Porta di Prato. Interna alle mura viene invece realizzata la seconda stazione di Firenze, dietro Santa Maria Novella, a servizio della linea per Pistoia. Proprio la piazza della stazione (allora chiamata piazza Maria Antonia) diviene uno dei primi ambiti di trasformazione ottocentesca in quanto, oltre alla realizzazione della stazione, si procede anche a liberare l'abside di Santa Maria Novella dalle casupole ad essa addossate (Fanelli, 1985). La realizzazione della stazione, inoltre, dà il via ad una serie di operazioni di adeguamento della rete stradale urbana che migliorano i collegamenti tra il centro e il nuovo nodo. Proprio in prossimità della stazione si localizza Piazza dell'Indipendenza e il quartiere che ne è intorno rappresenta la prima espansione ottocentesca, interna alle mura.

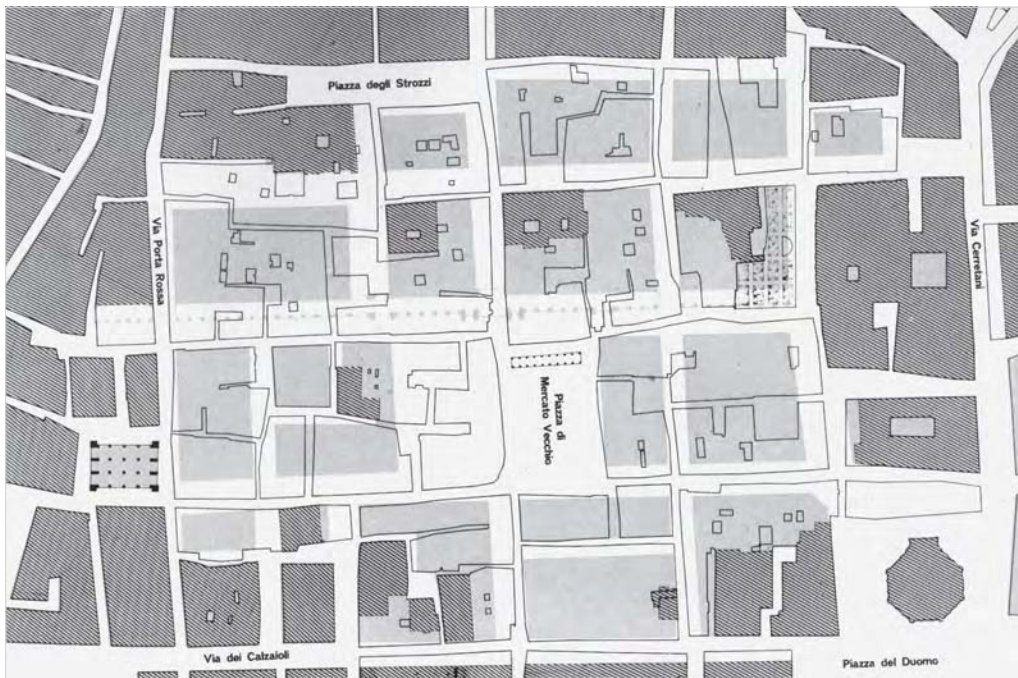
I progetti di riqualificazione vera e propria prendono l'avvio solo dopo la caduta dei Lorena e l'ingresso della città nel regno d'Italia, anche se, come per tutte le città italiane, i progetti si scontrano immediatamente con la scarsità delle risorse a disposizione. Per questo motivo al momento del



Nel 1865 Giuseppe Poggi presenta il piano per lo sviluppo di Firenze capitale. Il piano satura lo spazio interno alle antiche mura (che vengono abbattute) e prevede una decisa espansione, su modelli tipicamente ottocenteschi, verso Nord-Est.

trasferimento della capitale da Torino, nel 1865, la città non era in condizioni di assolvere al compito assegnatole: essa contava su circa 150.000 abitanti, soffriva già di carenza di alloggi e, all'improvviso, si ritrovò a dover accogliere un notevole afflusso di nuovi residenti (tra le 15.000 e le 20.000 unità), la maggior parte impiegati nella amministrazione centrale dello Stato. Il risultato fu una immediata crescita del valore medio degli affitti, con forti ripercussioni sulle fasce più deboli della popolazione.

Per la sistemazione dei ministeri e degli altri uffici venne utilizzata in modo massiccio la legge sulla soppressione degli ordini, delle corporazioni e delle congregazioni religiose e sull'esproprio dei beni ecclesiastici (legge 7 luglio 1866). Secondo questa norma gli istituti ecclesiastici non potevano possedere beni immobili al di fuori di quelli strettamente necessari allo svolgimento delle funzioni istituzionali. Gli altri beni venivano incamerati dallo Stato e successivamente concessi ai Comuni e alle Province che ne facevano richiesta. Nel 1863 il Consiglio Comunale affida all'architetto Giuseppe Poggi la redazione di un piano urbanistico complessivo per Firenze. «La volontà decisa e l'intuito politico degli



Il risanamento della zona del Mercato Vecchio tra piazza del Duomo e piazza della Signoria fu realizzato demolendo l'antica struttura urbana e realizzando un perfetto ambito ottocentesco. In grigio le nuove costruzioni. In tratteggio quanto rimasto dopo le demolizioni.

amministratori si identificarono nel Poggi, che ebbe a tradurre le esigenze in proposte e a dirigere direttamente l'esecuzione di tutto ciò che fu realizzato in dodici anni dal 1864 al 1877. Furono anni in cui quasi tutte le opere vennero contemporaneamente messe in atto 'in mezzo alle agitate vicende cittadine e nazionali' e in un'atmosfera febbrile che aveva messo interamente a soqquadro la città.

In questo momento fra l'altro il nuovo Stato proprio a Firenze sperimentava le sue nuove leggi per gli espropri dei beni privati ed ecclesiastici, strumenti che il Poggi suggerì subito di adoperare nel modo più ampio possibile» (Detti 1970, 46).

Il Poggi presenta un piano le cui previsioni guideranno l'evoluzione della città per circa un cinquantennio: si prevede una notevole crescita del numero di abitanti (50.000), la realizzazione dei quartieri del Maglio e della Mattonaia, gli allargamenti di molte strade, l'intervento nel centro storico in corrispondenza del Mercato Vecchio, la realizzazione del nuovo mercato con gallerie coperte vetrate, dello stradone delle mura, del Campo di Marte, dei viali e delle rampe che portano a Piazzale Michelangelo.

Una delle previsioni necessarie alla realizzazione del piano è l'abbattimento delle antiche mura, operazione iniziata nel 1865 ed ultimata nel 1869. Firenze perde un segno distintivo della sua forma urbana e si conforma al modello europeo che, al di fuori del centro, prevede espansioni regolari a scacchiera, indifferenti al luogo e alla sua storia.

La stessa scelta della realizzazione di Piazzale Michelangelo si configura come un intervento estraneo alla natura della cit-

tà che non ha mai avuto (né ha mai sentito la necessità prima dell'Ottocento) di un punto di vista panoramico.

Il trasferimento della capitale a Roma (1871) blocca quasi istantaneamente il processo di espansione in atto a Firenze. L'evento ha una immediata ripercussione sul numero di abitanti, che diminuisce di 28.000 unità in tre anni, e sulle finanze del Comune che si ritrova a dover portare avanti una notevole mole di opere di urbanizzazione per ampliamenti che non hanno più mercato.

Nonostante ciò, con maggiore lentezza, la città continua a modificarsi, anche

nelle parti più antiche. Tra le operazioni che si portano a termine sono da ricordare la realizzazione della facciata del Duomo, terminata nel 1883 tra le polemiche circa gli esiti formali dell'operazione, e lo sventramento del centro antico attorno alla piazza del Mercato Vecchio, che porta, in quest'ambito, ad una totale sostituzione edilizia⁴.

La zona del Mercato Vecchio era nel mirino dei progetti di riqualificazione già dal periodo napoleonico, in considerazione delle precarie condizioni igieniche che ne fecero, successivamente, uno dei focolai dell'epidemia di colera del 1835. L'operazione di risanamento ebbe ulteriori potenti spinte nel desiderio di affermazione e di prestigio da parte della borghesia fiorentina (Fanelli 1985) e nella volontà (più prosaica) di mettere in piedi una vantaggiosa operazione di speculazione edilizia. Le pratiche di esproprio vennero avviate nel 1884, terminate nel 1885 e già nel 1889 si poteva ammirare la nuova piazza (oggi della Repubblica) con il monumento a Vittorio Emanuele.

Delle vecchie strutture edilizie si salvarono solo pochi edifici e poche testimonianze, mentre l'insieme delle distruzioni e delle perdite risultò molto più rilevante.

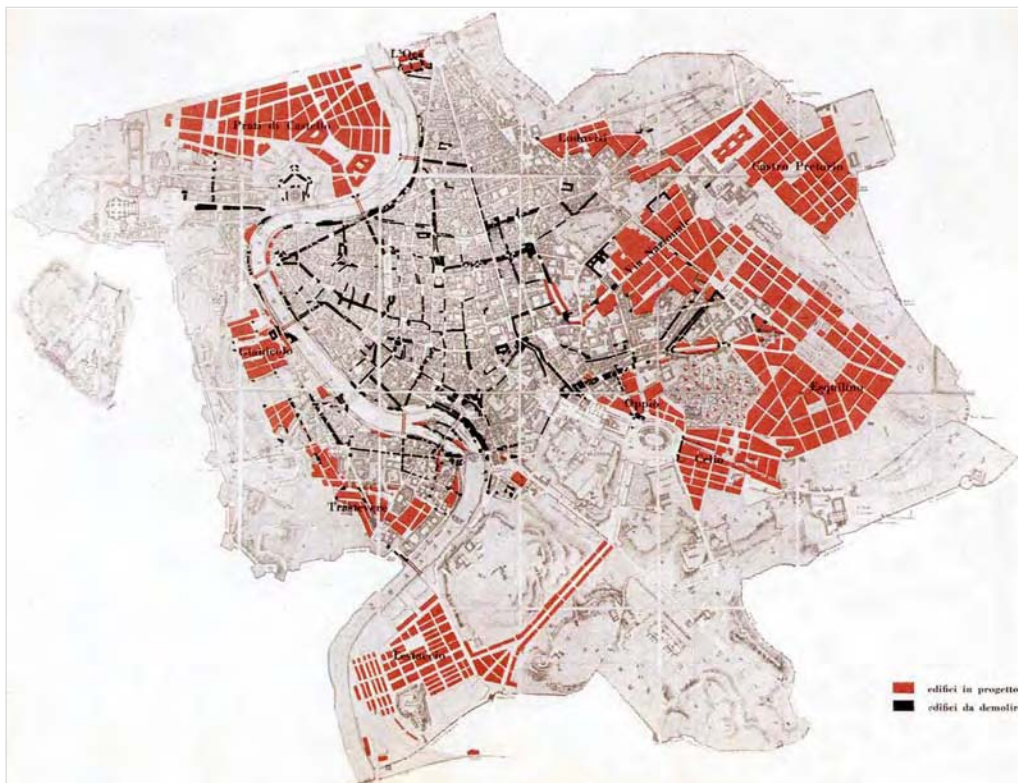
Secondo Spini (1971, VI) «Senza dubbio, i moderati fiorentini della Destra storica (...) erano un complesso veramente eccezionale di uomini, dal punto di vista del vigore politico, delle capacità amministrative, della coerenza con i propri principi. Come se non bastasse, erano un gruppo egemonico, che poté operare in condizioni straordinariamente favorevoli, in quanto assommava di fatto (...) la guida amministrativa della città, un formidabile potere in quanto classe

sociale e un peso non indifferente nel governo e nel parlamento nazionali. La buona sorte, infine, volle che questo gruppo di potere si trovasse a disposizione un architetto della statura del Poggi. Eppure, la conclusione dell'avventura fu un disastro finanziario, che si abbattè su Firenze stroncandone l'avvenire – o quanto meno compromettendolo gravemente per decenni interi – con la violenza improvvisa di un terremoto, allorché la Capitale si trasferì a Roma». Quale fu l'errore di questo gruppo di amministratori? Secondo Spini fu quello di aver pensato che Firenze potesse rimanere capitale e di aver agito come se ciò non fosse un «episodio temporaneo».

Aver pensato di trasferire a Firenze i metodi di Haussmann (e i relativi rischi finanziari) risultò un grande peccato di superbia perché la forza economica, finanziaria e politica di Parigi non era minimamente paragonabile a quella della città toscana, né lo era la forza e la modernità delle sue classi borghesi.

Roma

Secondo Marcello Piacentini nello sviluppo di Roma Capitale tra il 1870 e la Seconda Guerra Mondiale possono distinguersi tre fasi evolutive. La prima fase va dal 1870 alla crisi del 1887: è un periodo di «attività edilizia febbrile, non organica, spesso incontrollata» (1952, 5), durante la quale vengono realizzati una serie di edifici grandiosi all'interno di una matrice edilizia povera sia nei materiali che nella forma estetica. La città raddoppia il numero di abitanti, arrivando a 400.000, e la pianificazione è rappresentata dal piano Viviani, definito dal Piacentini modesto e mediocre. La seconda fase inizia alla fine dell'Ottocento e termina con la Prima Guerra Mondiale. In questa fase si redige il piano Saint Just (1909) e la città acquista una maggiore consapevolezza del suo ruolo, sia nella parte pubblica che in quella privata, con la realizzazione di opere pubbliche e di quartieri residenziali signorili. Il piano del 1909 è migliore del preceden-

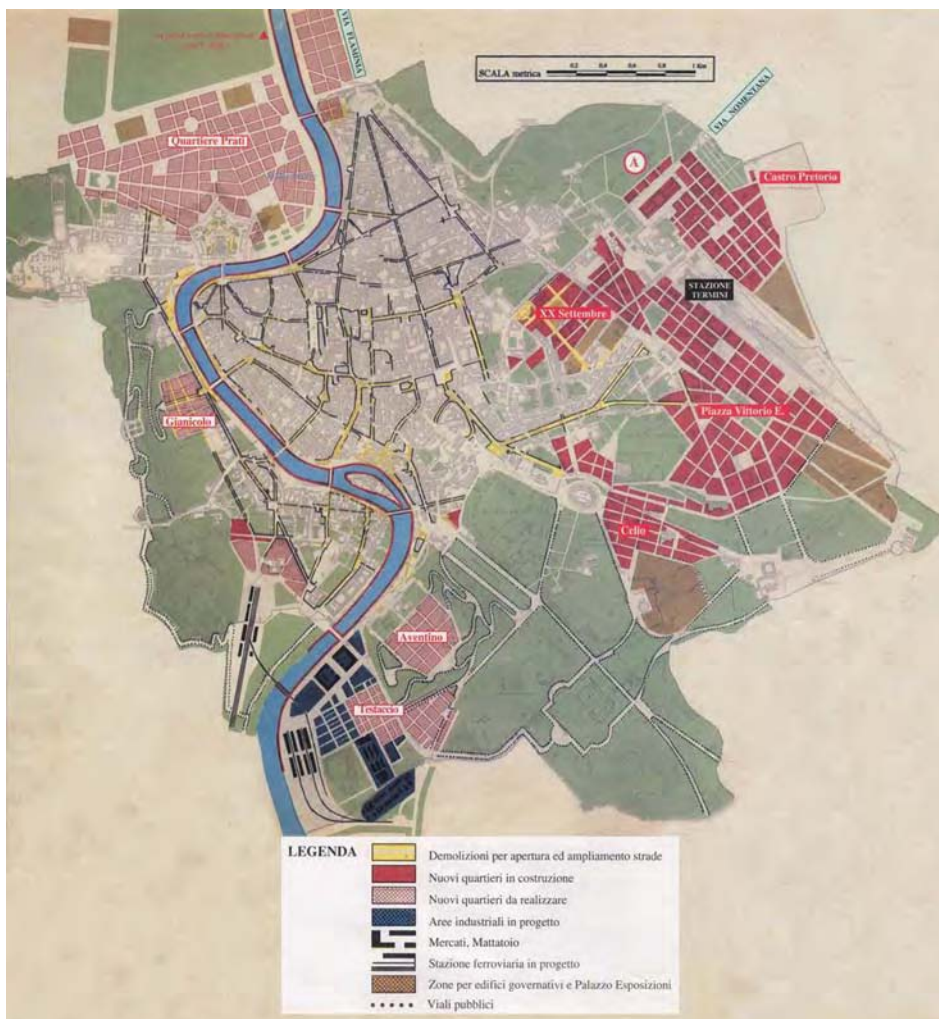


Il piano regolatore del 1873, mai approvato definitivamente, segnò il punto iniziale dell'espansione a 360 gradi della città di Roma. Tale scelta discese principalmente dalla pressione degli interessi immobiliari che si concentrarono sulla città.

te, più accurato nella sua «coscienza» urbanistica, ma senza una visione d'insieme della città. Infine, a partire dagli anni Venti, la città si trasforma in metropoli raggiungendo un milione e mezzo di abitanti; l'evoluzione è di nuovo caotica con un piano, quello del 1931, che si caratterizza per una serie di azioni di grande rilievo, non del tutto realizzate.

Nel 1870, quando i bersaglieri entrarono a Porta Pia, la struttura urbana della città era quella consegnata alla storia dagli interventi cinquecenteschi, ossia dal piano di Sisto V incentrato sulla realizzazione del tridente attestato a Piazza del Popolo, con poche altre modifiche sulla rete stradale della città. Vi erano stati in epoca napoleonica una serie di grandi progetti di intervento, soprattutto nella prospettiva di fare della città la seconda capitale dell'Impero; l'amministrazione napoleonica del Conte Camillo De Tournon aveva messo mano ai primi scavi archeologici e ad una serie di restauri ed aveva predisposto un programma di sistemazioni urbanistiche, come quelle per il Borgo (per la prima volta si parla della demolizione della "Spina"), per l'area del Pantheon, per Fontana di Trevi, per i muraglioni del Tevere, per la realizzazione di un nuovo quartiere ai Prati e per la realizzazione della via Flaminia, nuova Avenue des Champs Elysées immersa nel verde. Di questo piano, predisposto dal Valadier, resta la splendida sistemazione di Piazza del Popolo.

La restaurazione e il papato di Pio IX aveva visto la realizzazione di una serie di interventi minori, come la sistemazione



Il piano regolatore del 1883, approvato con la legge 8 marzo dello stesso anno, viene imposto al Comune di Roma dalle pressanti esigenze dell'amministrazione centrale dello Stato. La lettera A localizza Villa Ludovisi, distrutta per realizzare via Veneto.

dell'accesso al Quirinale dalla parte della Dataria, la realizzazione del Verano e l'inizio dei lavori per quella che sarebbe diventata via Nazionale.

Nel complesso, però, nel 1870 la città «non era che un groviglio di vie strette e tortuose, salvo il tridente del Corso, Ripetta e Babuino, e il tracciato sistino di collegamento delle Basiliche, nato da un concetto prevalentemente religioso: nascosti o ignorati molti resti della Roma antica, isolati e lontani i grandi monumenti cristiani» (Piacentini, 1952, 10). Le rive del Tevere versavano nel massimo disordine e non riuscivano a proteggere la città dai continui allagamenti. Inoltre vi erano solo cinque ponti (Ponte Rotto, Ponte Quattro Capi, Ponte Sisto, il Ponte sospeso in ferro a San Giovanni dei Fiorentini, demolito, e Ponte Sant'Angelo) con Ponte Milvio allora posto in aperta campagna, fuori dalla città costruita.

La città era dotata anche della piccola stazione ferroviaria di Termini, che sostituiva le precedenti stazioni di Porta Maggiore e di Porta Portese e che serviva le poche linee esi-

stenti nel regno, ossia quelle per Frascati, Civitavecchia, Ceprano e Ancona.

Il territorio del Comune di Roma era molto esteso (circa 2.072 kmq, oggi 1.285 circa) e solo una piccolissima parte di esso era urbanizzata. Quasi tutti i residenti vivevano dentro i 14 kmq, suddivisi in Rioni, racchiusi dalle Mura Aureliane (275 d.C.), e anche in questo spazio solo la metà del territorio era effettivamente costruito. Il resto era coperto da grandi e magnifiche ville, dalle rovine della Roma antica e da campi e vigneti. Attorno alle mura si trovava il Suburbio e, ancora oltre, l'Agro Romano.

L'ultimo censimento papalino (1870) aveva contato una popolazione di 213.633 abitanti, di cui 205.103 viveva nei Rioni interni alle mura, in particolare nell'area di poco più di 3 kmq del Campo Marzio, delimitata dall'ansa del Tevere. «With so little of the city's territory built up and such a vast territory subject to city jurisdiction, there was considerable freedom of choice in directing the expansion of the new capital» (Fried 1973, 21).

Una delle prime azioni della prima amministrazione della città dopo Porta Pia fu la creazione (il 30 settembre 1870) di una commissione di architetti ed ingegneri allo scopo di mettere a punto un piano di abbellimento e di razionalizzazione della città esistente, oltre che di sviluppo dei nuovi quartieri. Alla città di Roma venne estesa l'applicazione della legge 2359 del 22 giugno 1865, che definiva le procedure di esproprio e stabiliva il valore degli immobili sulla base del prezzo di mercato.

Le scelte strategiche del piano erano precise: la città doveva rimanere un centro amministrativo, culturale e religioso; non doveva essere incoraggiata la localizzazione di industrie, per evitare che si formasse un ceto operaio difficile da gestire; il Tevere doveva essere racchiuso in muraglioni che ne contenessero il flusso ed evitassero i periodici allagamenti, l'ultimo dei quali avvenne proprio nel 1870; la città esistente, infine, aveva necessità di grandi sventramenti per eliminare le parti degradate e renderla più accogliente. Altri obiettivi (come l'estensione della città ad Est presso la Stazione Termini o l'urbanizzazione del Rione Prati) erano più

contrastati e non unanimemente accettati. Discussioni sorsero anche sulla valenza giuridica del piano, ovvero sulla possibilità che esso potesse decidere l'esproprio dei beni per risanare le parti più derelitte della città e per aprire nuove strade nei vecchi quartieri; che potesse imporre ai costruttori il rispetto dei nuovi allineamenti stradali in caso di nuove costruzioni; che potesse individuare nuove aree ai margini della città, urbanizzarle, venderle ai privati e in questo modo guidare lo sviluppo, rivalersi dei costi di urbanizzazione e regolare i prezzi dei suoli e delle abitazioni.

Proprio a causa dei contrasti sorti il Consiglio Comunale eletto nel 1870, dopo tre anni di studi e dibattiti, decise di non adottare un piano generale legalmente vincolante, bensì di agire secondo scelte politiche generali e flessibili che favorissero la massima libertà d'azione degli investitori privati. Eliminando la redazione di un piano legalmente vigente il Consiglio optava per un suo ruolo secondario rispetto alla definizione delle politiche di sviluppo della città. «Planning meant holding up approval of private subdivision applications, and the city fathers were too anxious for the city to grow and prosper under the new Liberal regime to accept any such delay» (Fried 1973, 23). Vennero approvate solo le linee generali relative alle operazioni di risanamento del vecchio Ghetto e dei quartieri malfamati attorno a San Pietro⁵ e alle operazioni di taglio e realizzazione delle nuove arterie che avrebbero attraversato la città storica, «showing little awe for the physical legacy of the past in order to modernize the old city to serve new purposes» (Fried, 1973, 22). Allo scopo di non scontentare nessuna delle parti il Consiglio decise che la città si sarebbe sviluppata sia intorno alla Stazione Termini, ad Est (dove si posizionarono anche il ministero della guerra e quello delle finanze), che ai Prati, a Nord-Ovest. Ciò avvenne anche perché molti membri del Consiglio Comunale e del Parlamento nazionale erano strettamente collusi con le società interessate agli investimenti nella capitale.

Nell'attesa che il Consiglio decidesse il da farsi, l'attività edilizia andò avanti, spesso seguendo logiche diverse da quelle in discussione, al punto che spesso fu l'amministrazione pubblica a doversi adeguare alle trasformazioni in atto; lo stesso piano del 1873, alla sua pubblicazione, era più o meno una presa d'atto di quanto già in corso.

Un altro elemento che ostacolava la realizzazione di un disegno unitario era la frammentazione dei poteri tra

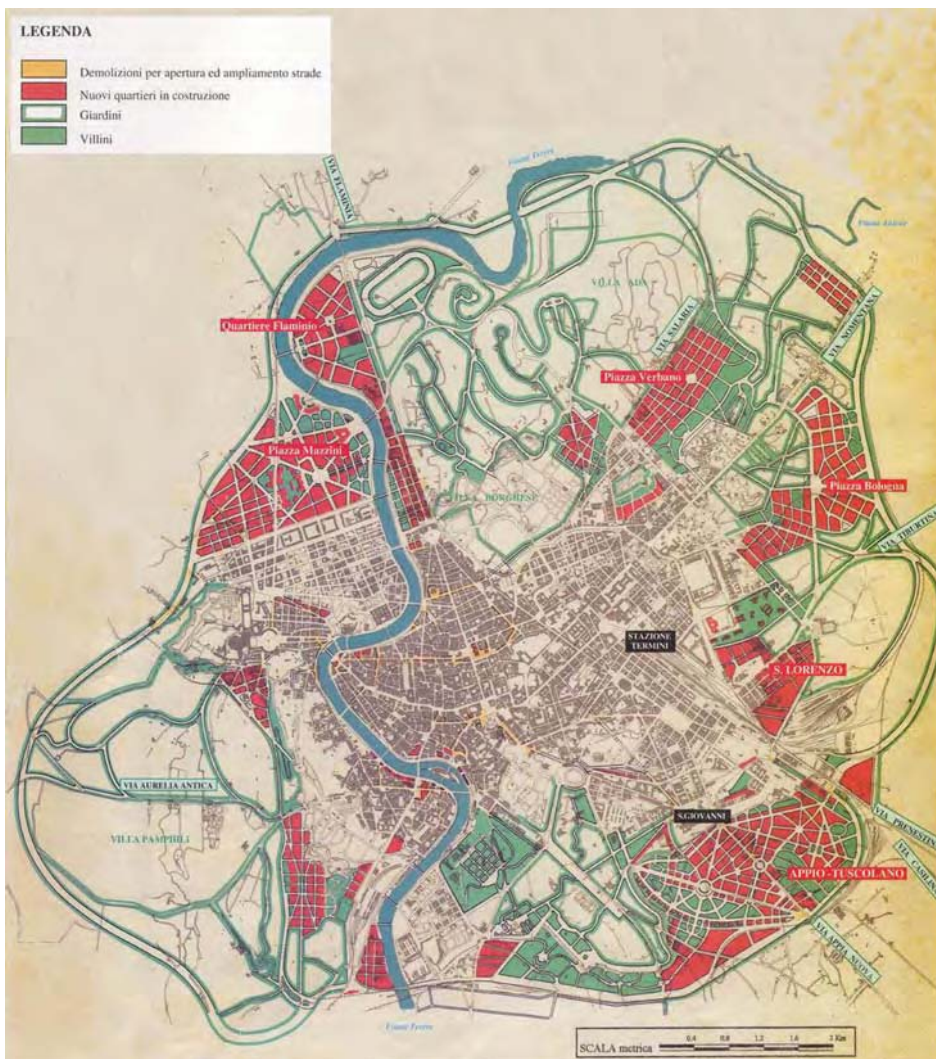


Il porto di Ripetta alla fine dell'Ottocento. La costruzione dei muraglioni lungo il Tevere fu la scelta tecnica fatta per evitare i continui allagamenti della città. L'area nella foto è quella che oggi ospita il museo dell'Ara Pacis di Richard Maier.

amministrazione comunale ed amministrazioni dello Stato che, spesso, decidevano in contrasto tra di loro; il Comune, ad esempio, ostacolò la realizzazione di un quartiere dei ministeri e dei principali uffici statali nella zona dei Prati, in quanto insalubre e senza collegamenti (Piacentini, 1952); la stessa zona, divenuta salubre, fu poi oggetto di una delle maggiori trasformazioni urbanistiche, a carattere residenziale. Con queste operazioni la vecchia città venne gradualmente racchiusa nell'anello di una città nuova che accoglieva funzioni amministrative e residenziali, rimanendo ingabbiata sia nel suo decadente ed insalubre splendore monumentale che nella persistente difficoltà di accesso e di movimento⁶. L'opzione iniziale che prevedeva la realizzazione del piano mediante l'acquisizione dei suoli, l'urbanizzazione e la vendita ai privati venne abbandonata a favore di politiche più accondiscendenti, secondo le quali gli investitori privati avrebbero provveduto alla suddivisione dei suoli e alla loro urbanizzazione.

Nel decennio 1870-1880, di conseguenza, lo sviluppo della città avvenne mediante operazioni edilizie basate su convenzioni tra il Comune e le società private, oltre che sulla realizzazione di nuove strade che tagliavano il cuore dei Rioni centrali. Vennero costruiti nuovi quartieri sulla falsariga dei modelli torinesi e parigini, con ampie strade alberate e piazze porticate. Vennero iniziati anche i lavori di regimazione del Tevere.

La città di Roma si dotò di un piano regolatore solo nel 1883 e non certo per volontà del Consiglio Comunale. Fu infatti il governo nazionale a chiedere alla città un piano complessivo come condizione per la realizzazione di una serie di opere e di lavori pubblici (caserme, ospedali, prigioni, università e ministeri) che migliorassero l'efficienza della



Il piano regolatore del 1909, di Edmondo Sanjust rappresenta per Roma l'ultimo strumento urbanistico riconducibile al periodo ottocentesco. I quartieri esistenti vengono ulteriormente estesi ma si nota la ricerca di un disegno della forma urbana che mancava nei precedenti piani.

capitale e la rendessero capace di reggere al nuovo ruolo. Il piano del 1883 si basava sul proseguimento della rapida crescita della città, dovuta all'immigrazione conseguente alla creazione di nuove opportunità di lavoro nel settore amministrativo e alla necessità di mano d'opera nel settore edilizio. La città fu circondata di nuove strade, fu portato a termine il risanamento del Ghetto, si saturò tutto il territorio entro le Mura Aureliane e vennero realizzate molte grandi attrezzature pubbliche a servizio dell'amministrazione centrale dello Stato.

Il decennio '80-'90 fu uno dei periodi di maggiore espansione della città di Roma ed è ricordato come un periodo d'oro per il settore delle costruzioni, con la creazione di enormi ricchezze dovute agli investimenti nazionali ed europei nel settore. Il boom degli anni Ottanta superò anche quello degli anni Settanta e coinvolse tutti coloro che potevano approfittarne. Molti ordini religiosi vendettero le loro

proprietà prima di essere espropriati dal nuovo Regno, così come fecero molti esponenti della nobiltà; essi agirono anche come soggetti finanziari trasformandosi in investitori con grandi interessi immobiliari e politici (Caracciolo 1999). D'altronde, questo processo depositò nelle mani delle imprese edili, delle banche e delle società finanziarie un enorme potere di condizionamento sulla politica locale, al punto che erano esse a dettare le linee di sviluppo della città, oltre alle tipologie edilizie e stradali da realizzare.

Come il precedente del 1873, anche il piano del 1883 si occupava di pianificare solo il territorio all'interno delle mura aureliane. In realtà, nel periodo citato, si verificò anche un rapido sviluppo dei sobborghi. Questo per due motivi principali: primo, fuori dalle mura non erano dovute le imposte sui materiali da costruzione; secondo, i costruttori beneficiavano delle norme che prevedevano lo sviluppo e il risanamento dell'Agro Romano, tra cui l'esenzione dalle tasse per un periodo di dieci anni. Per questi motivi la realizzazione di questi insediamenti fu spesso più veloce rispetto alle lottizzazioni poste dentro le mura; inoltre, essi furono realizzati senza alcun piano

urbanistico, nella sicurezza che sarebbero diventati un fatto compiuto.

Un altro risultato del forte sviluppo urbanistico della città fu la distruzione di molte ville storiche, appartenenti alla nobiltà romana, poste sia dentro che fuori le mura. I relativi giardini furono spesso lottizzati e venduti, divenendo suolo edificabile all'interno della struttura urbana; tipico caso è quello di Villa Boncompagni-Ludovisi che venne trasformata nel quartiere attorno Via Veneto.

Motivi principali di tali operazioni furono la prospettiva di lauti guadagni da parte delle famiglie proprietarie, la ricerca di suoli pregiati da urbanizzare, l'impossibilità di acquisirle al patrimonio pubblico e l'indifferenza alla loro sorte da parte dei romani, ma non degli stranieri che vi vivevano o vi transitavano. Come scrisse Piacentini (1952, 7) «la rapida e radicale trasformazione della città non era tollerata dagli scrittori e visitatori stranieri, i quali intendevano attribuire



La Stazione Termini agli inizi del Novecento. La zona a Sud-Est della città storica venne subito considerata una delle aree migliori per lo sviluppo della città. La presenza della stazione e l'altimetria dell'area, sopraelevata rispetto al Tevere, la rendeva appetibile sia per la realizzazione di residenze che di attrezzature pubbliche.

all'Urbe la sola missione di un perenne testimonianza delle grandi epoche passate, negandole ogni diritto alla vita nuova, cui era stata chiamata come Capitale d'Italia. Questa tendenza trovava spesso, per snobismo, una eco anche tra noi e lo stesso d'Annunzio vi aderì in più di una delle sue pagine». Il boom degli anni Ottanta ebbe termine quasi istantaneamente nel 1887, a seguito della caduta delle borse europee ed italiane che provocò un terremoto nel sistema bancario nazionale che aveva finanziato con il debito l'espansione edilizia. Poiché la tipologia e la quantità degli edifici realizzati era superiore alla effettiva domanda, un gran numero di abitazioni rimasero vuote e molti siti abbandonati, mentre il Comune si vedeva comunque costretto ad urbanizzare le aree già trasformate. Si calcola che circa 89.000 addetti al settore dell'edilizia furono costretti a tornare nei loro luoghi d'origine, per una crisi che durò circa un decennio (Caracciolo 1999).

Considerazioni conclusive

Dall'analisi delle vicende brevemente raccontate è possibile trarre una serie di considerazioni di grande interesse

relativamente alla storia delle città, al loro carattere attuale e ai condizionamenti che l'unificazione ha messo in atto. Torino, Firenze e Roma rappresentavano, prima dell'unificazione, tre modi diversi di essere città.

Torino era capitale di uno Stato ritenuto efficiente e organizzato; Firenze era una città che viveva sul suo glorioso passato medioevale e rinascimentale, oltre che sulla fortuna politica dei Medici che i Lorena non avevano proseguito; Roma era un grande cimitero monumentale la cui gloria veniva ancora da più lontano e che viveva imbalsamata in un ambiente religiosamente cinico e disilluso che escludeva qualunque tipo di concessione alla modernità incalzante dell'Ottocento. Il periodo post-napoleonico, con l'aggravante delle delusioni successive ai tumulti del 1848, aveva influito negativamente sull'Italia, "espressione geografica", per dirla alla Metternich, in mano alle potenze europee, incapace di trovare al suo interno la forza non solo per modificare la situazione politica ma anche per incamminarsi sulla strada della modernizzazione e dell'industrializzazione. E, a questo proposito, non si può non sostenere che se la mancanza di materie prime ha avuto un influo negativo sullo sviluppo della penisola, non è da escludere anche un più o meno preciso condizionamento da parte delle principali potenze

europee, una sorta di *conventio ad escludendum* basata sul sostegno di governi deboli e, quindi, inoffensivi.

Il cambiamento di scenario che avviene nel decennio 1860-1870, con l'improvvisa accelerazione del processo di unificazione, deriva soprattutto da due avvenimenti di portata continentale: la nascita della nazione tedesca, con la formazione di una pericolosa minaccia per l'impero austro-ungarico e per l'impero francese, e la crisi del secondo impero in Francia, che toglie di mezzo il maggiore alleato del papato, quello che aveva sempre difeso la sua integrità territoriale. A questo punto il processo di unificazione ha la strada spianata ed avrà conseguenze rilevanti a livello nazionale e continentale.

L'incidenza di questo processo è rilevante anche sull'evoluzione urbana, in quanto porta ad accelerare i processi di trasformazione urbana nelle principali città italiane. Torino utilizza la minaccia derivante dalla perdita del rango di capitale e la trasforma in una occasione, indirizzandosi decisamente verso un rapido sviluppo industriale. La città nei decenni successivi all'unificazione si struttura in maniera sempre più evidente come un sistema a due facce: quella borghese e culturalmente avanzata del centro e dei quartieri bene e quella operaia della cintura e della periferia industriale. Firenze si scuote dal suo torpore e utilizza la trasformazione in capitale come un momento per dare una forte svolta al suo ruolo nazionale.

Il processo di trasformazione è rapido ma troppo ambizioso, soprattutto perché la città lo costruisce pensando ad un ruolo di lunga durata. La liberazione di Roma e la sua immediata trasformazione in capitale cala una cortina di gelo sulle ipotesi di sviluppo relegando la città in una crisi che durerà per molti anni.

Ma il caso fiorentino è interessante per un altro motivo; la predisposizione del Piano Poggi e la sua successiva attuazione rappresenta un primo momento di quella che può essere considerata la via toscana alla pianificazione, una via fatta di strumenti approvati ed attuati, di grande rispetto riguardo alle indicazioni di piano e di una pianificazione continua che ha fatto della Toscana una delle regioni meglio gestite dal punto di vista del governo del territorio.

Roma, dal canto suo, si trasforma caoticamente in una capitale moderna che accoglie il nuovo ruolo prima in modo convulso e, solo successivamente, in modo più razionale. Resta la scelta di uno sviluppo indifferenziato, a 360 gradi, indice di una deliberata volontà di favorire al massimo la rendita fondiaria in capo ai grandi proprietari immobiliari. «Certo Roma non era preparata a questa trasformazione, e gli italiani che entrarono a Porta Pia lo erano ancor meno: essi non capirono che non si poteva trattare l'Urbe come una città uguale a tutte le altre.

Il fatto più sintomatico e più grave fu quello della nessuna assegnazione, da parte del governo, di fondi speciali per la trasformazione e la conservazione della bellezza della Città,

e di considerare questo tremendo e spaventoso compito, di dover aggiungere ai volti di Roma cesarea e papale il volto della *terza Roma*, come un fatto puramente burocratico e di ordinaria amministrazione» (Piacentini 1952, 8).

La differenziazione nelle strategie di sviluppo delle città presenta però dei lati comuni. In particolare, la scelta di utilizzare piani generici e schematici che non incidessero in profondità – dal punto di vista normativo e vincolistico – sulla proprietà e che ne incrementassero al massimo il valore di rendita. Inoltre, la delega ai privati nella costruzione della città, con il ruolo defilato e lo scarso peso assunto dalle amministrazioni pubbliche e dal loro ruolo di guida.

D'altra parte la tecnica urbanistica è agli albori e non rappresenta ancora un sistema di conoscenze e di pratiche capaci di influenzare in profondità la formazione dei piani; ciò che si chiede ai piani è, fondamentalmente, la definizione di allineamenti e lottizzazioni per i nuovi quartieri borghesi ed operai e l'incremento del valore fondiario nelle parti centrali delle città, mediante il taglio di nuove strade e il risanamento dei quartieri malfamati.

Le effettive trasformazioni sono demandate ai privati che, ovviamente, tendono a massimizzare i loro profitti, mentre la costruzione della città pubblica avviene mediante l'uso dell'esproprio (a prezzi di mercato) e la successiva realizzazione di opere e servizi pubblici, finanziate spesso mediante accensione di debiti da parte delle amministrazioni locali.

Note

- ¹ Camillo Benso conte di Cavour, ad esempio, sosteneva che Roma sarebbe stata capitale d'Italia perché non se ne poteva fare a meno (Pavone 2011).
- ² "Il carattere accentrato dello Stato italiano era stato adottato dal Regno d'Italia in continuità con quello di Sardegna. Fu il toscano Bettino Ricasoli a seppellire il progetto regionalistico di Marco Minghetti, nella convinzione che solo uno Stato fortemente accentrato potesse evitare che si perpretassero le divisioni fra di Stati preunitari" (Fiori 2011).
- ³ Nella relazione del Sindaco Emanuele Luserna di Rodà si leggeva: "Il carbon fossile che in Inghilterra vale lire 7 la tonnellata, in Francia lire 9, e nella stessa vicina Genova lire 40, a Torino si paga non meno di lire 60" (Comoli Mandracci 1983, 195).
- ⁴ "Nel ridimensionamento complessivo imposto dalla nuova condizione rimasero vivi principalmente i problemi relativi alla difficoltà di accesso alla città e alla sua parte centrale, di collegamento tra le aree più abitate e di valorizzazione dei monumenti storici. In questo quadro si può inserire l'operazione

di sventramento dell'area del Mercato Vecchio, in cui si sommarono la volontà di dotare la città di un centro rappresentativo, di allontanare dal nucleo urbano i ceti popolari, oltre che di favorire gli interessi speculativi del capitale privato. Nel 1881 il Comune istituiva una commissione al fine di condurre una circostanziata indagine sulle condizioni di vita della zona; rilevato lo stato di preoccupante degrado degli immobili e della popolazione che vi abitava, si intravedeva in una massiccia operazione di risanamento la soluzione di quello che era divenuto "l'affare del centro". Dopo molte proposte, il progetto definitivo, elaborato dall'ing. Odoardo Remediotti, veniva approvato il 2 aprile 1885. Per attuare il piano si ricorse all'esproprio generalizzato e nel giugno 1885 tutta la popolazione era già evacuata.

⁵ "Gli interventi sul tessuto urbano sono attuati in larga misura sulla base di puri parametri igienici e funzionali e sostanzialmente distruttivi (cosiddetto 'risanamento' del Ghetto); uniche testimonianze della 'Roma sparita' nel giro di pochi anni sono le fotografie delle demolizioni in attuazione del piano regolatore, le foto del conte Giuseppe Primoli e gli acquerelli di Ettore Roesler Franz" (AAVV 2004, 87).

⁶ Nella tavola del Piano Viviani del 1873 pubblicata nel volume di Marcello Piacentini (1952) è tracciato uno schema di metropolitana che parte dalla zona del Colosseo, transita per la Stazione Termini e qui si divide in due tratti. Uno si attesta nell'area di piazza di Spagna, l'altra in quella di Fontana di Trevi.

Riferimenti bibliografici

AAVV (2004) *Roma*, Touring Club Italiano, Roma

Caracciolo A. (1999) *Roma capitale: dal Risorgimento alla crisi dello stato liberale*, Editori Riuniti, Roma.

Comoli Mandracci V. (1983) *Le città nella storia d'Italia – Torino*, Editori Laterza, Bari Roma.

Comoli Mandracci V. (2005) "Da città-capitale dell'assolutismo a capital dell'industria", in AAVV, *Torino e Valle D'Aosta*, Touring Club Italiano, Roma.

Deti E. (1970) *Firenze scamparsa*, Vallecchi, Firenze.

Fanelli G. (1985) *Le città nella storia d'Italia – Firenze*, Editori Laterza, Bari Roma.

Fanelli G. (2005) "La città dei Piani", in AAVV, *Firenze e Provincia*, Touring Club Italiano, Roma.

Fei S. (1971) *Nascita e sviluppo di Firenze città borghese*, G & G Editrice, Firenze.

Fiori S. (2011) "Roma, Italia. Pavone 'così è nato l'amore-odio per la capitale'", *la Repubblica*, 25 febbraio.

Fried Robert C. (1973) *Planning the eternal city. Roman Politics and Planning since World War II*, Yale University Press, New Haven.

Ippolito F. (1988) *Amici e maestri: personaggi, fatti e maestri*, Dedalo, Bari.

Pavone C. (2011) *Gli inizi di Roma Capitale*, Bollati Boringhieri, Torino.

Piacentini M. (1952) *Le vicende edilizie di Roma dal 1870 ad oggi*, Fratelli Palombi Editore, Roma.

Ragon M. (1971) *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes*, Casterman, Bruxelles.

Spini G. (1971) "Introduzione", in S. Fei, *Nascita e sviluppo di Firenze città borghese*, G & G Editrice, Firenze.

Siti Internet

it.wikipedia.org - "Storia delle ferrovie in Italia"

icar.poliba.it/storiacontemporanea/

www.poliark.it/sv_urban. htm

www.cittasostenibili.it

www.rapu.it

eee.urbanfile.it

Riferimenti immagini

La foto a pag. 15 è dell'autore: la Vittoria alata su carro posta sull'altare della Patria a Roma; l'immagine a pag. 16 è tratta da it.wikipedia.org, voce "Storia delle ferrovie in Italia"; il grafico di pagina 17 è una elaborazione dell'autore su dati it.wikipedia.org; le immagini di pagg. 17 e 18 sono tratte da Comoli Mandracci (1983); le immagini di pagg. 19 e 83 sono tratte da Fanelli (1985); l'immagine di pag. 20 è tratta da icar.poliba.it/storiacontemporanea/; le immagini di pagg. 22, 23 e 25 sono tratte da www.cittasostenibili.it.; la foto di pag. 24 è tratta dal sito www.urbanfile.it; la foto a pag. 26 è una foto proveniente dall'Archivio dell'Aeronautica Militare Italiana (scansione dell'autore).

TeMA è il bollettino trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMA*Lab* del Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II". La rivista propone ricerche, sperimentazioni e contributi che affrontano con un approccio unitario i temi dell'urbanistica, della mobilità e dell'ambiente. La rivista si articola in quattro sezioni: ricerche, sperimentazioni, contributi e osservatori.

TeMA is the official journal of the TeMA Research Group of the Urban and Regional Planning Department of the University "Federico II", Naples. The journal seeks to encourage debate about the integration of urban, mobility and environmental planning. The journal is articulated into four sections: researches, applications, focuses, reviews.

**Di.Pi.S.T. - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II", Piazzale V. Tecchio 80 Napoli
<http://www.dipist.unina.it>**

**TeMA*Lab* - Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente
Università degli Studi di Napoli "Federico II", Piazzale V. Tecchio 80 Napoli
<http://www.dipist.unina.it/ricerca/temalab.htm>**

**www.tema.unina.it
redazione@tema.unina.it**