

Università degli Studi di Napoli Federico II
Dipartimento di Architettura
Corso di Laurea Magistrale 5UE
Corso di Tecnica della Pianificazione Urbanistica e Urbana
(a.a. 2017-18)
Prof. Arch. Salvatore Visone

LEZIONE N. – I PIANI URBANISTICI DELL'800 IN ITALIA

Obiettivi della lezione

L'obiettivo di questa lezione è quello di analizzare i piani regolatori di cui si dotarono le maggiori città italiane nella seconda metà dell'800 per rispondere ai processi di profonda trasformazione connessi al fenomeno dell'industrializzazione ed al conseguente incremento demografico. Si analizzeranno i piani ottocenteschi di Firenze, Roma, Milano e Napoli.

Paragrafi

- 1. Le trasformazioni nelle principali città italiane dell'800;**
- 2. Firenze: Il piano urbanistico di Poggi del 1865**
- 3. Roma: I piani del 1873 e del 1883**
- 4. Milano: Il piano del 1884**
- 5. Il Piano di Risanamento del 1885 a Napoli**

LEZIONE N. I PIANI URBANISTICI DELL'800 IN ITALIA

LE TRASFORMAZIONI NELLE PRINCIPALI CITTA' ITALIANE DELL'800; FIRENZE: IL PIANO URBANISTICO DI POGGI DEL 1865; ROMA: I PIANI DEL 1873 E DEL 1883; MILANO: IL PIANO DEL 1884; IL PIANO DI RISANAMENTO DEL 1885 A NAPOLI.

1. Le trasformazioni nelle principali città italiane dell'800;

La rivoluzione industriale dell'800, comportò uno stravolgimento delle strutture sociali dell'epoca, attraverso una impressionante accelerazione di mutamenti che portò nel giro di pochi decenni alla trasformazione radicale delle abitudini di vita, dei rapporti fra le classi sociali, e anche dell'aspetto delle città.

Il collasso dei vincoli feudali e militari (le mura), modifica le delimitazioni tradizionali delle città; avviando un processo di trasformazione urbana e di rimescolamento di gruppi e di etnie, di mobilità di merci e di persone.

Fu infatti prevalentemente nei centri urbani che si avvertirono maggiormente i mutamenti sociali, con la repentina crescita di grandi sobborghi a ridosso delle città, a causa delle popolazioni che dalle campagne cercava lavoro nelle fabbriche cittadine. Si trattava per lo più di quartieri malsani e malfamati, in cui le condizioni di vita per decenni rimasero spesso al limite della vivibilità.

Dopo la metà dell'800 molte città italiane furono interessate da questo processo di profonda trasformazione connessa al fenomeno dell'industrializzazione ed al conseguente incremento demografico. Si assiste ad un maggiore consumo di suolo con la diffusione di insediamenti edilizi poveri e ai cosiddetti grandi interventi di risanamento urbano proposti dai primi piani urbanistici.

Per regolamentare questi fenomeni fu emanata la prima legge italiana in materia urbanistica, la legge 2359 del 1865, che attribuiva all'ente pubblico la prerogativa di esproprio per la realizzazione di grandi infrastrutture (come ferrovie e strade) e per l'attuazione dei piani regolatori che avevano una validità di venticinque anni e se ne sarebbero potuti dotare tutti i comuni con più di diecimila abitanti che ne avrebbero fatto motivata richiesta. Questi piani regolatori si componevano di due parti: un

regolamento edilizio per la città interna e un piano d'ampliamento per il circondario esterno.

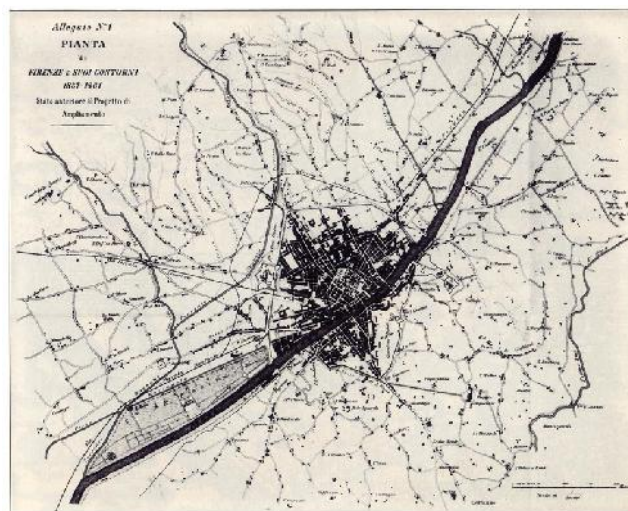
Le prime città a dotarsene furono le due città che succedettero a Torino come capitali del Regno d'Italia, Firenze già nel 1865 e Roma nel 1873 e 1883, seguite successivamente da Milano nel 1884 e da Napoli nel 1885. Napoli in particolar modo si dotò del piano per far fronte a gravi carenze igienico-strutturali dell'impianto più storico della città, con pesantissimi interventi di sventramento nel tessuto urbano.

2. Firenze: Il piano urbanistico di Poggi del 1865

Il risanamento di Firenze fu un periodo della storia urbanistica cittadina che si svolse tra il 1865 e il 1895 quando una larga fetta del centro storico subì drastiche modifiche, dettate da nuove esigenze economiche e sociali conseguenti alla designazione di Firenze quale Capitale del Regno di Sardegna.

Questa scelta, che senz'altro destò soddisfazione in tutta la popolazione, mise però in luce tutta una serie di inadeguatezze funzionali dell'antico tessuto urbano, essendo ancora quasi inesistente una distinzione tra aree divise per funzioni pubbliche o private.

La città inoltre avrebbe dovuto dotarsi delle nuove strutture proprie di una capitale e tali da accogliere il gran numero di funzionari e impiegati statali che di conseguenza si sarebbero trasferiti. In secondo luogo avrebbe dovuto assumere un volto nuovo e moderno in grado di proiettarla fra le capitali europee del tempo.



Pianta di Firenze e suoi contorni (1865-1866). Stato anteriore al progetto di ampliamento (8-11).
Da: *St. Enco*, per l'ingegner *Giuseppe Poggi* (1864-1877), Barberis, Firenze, 1882.

Il comune affidò la realizzazione di un piano di ampliamento all'architetto Poggi che doveva rispondere a una serie di questioni impellenti:

- spostamento della cinta daziaria e abbattimento delle mura per realizzare dei nuovi boulevard;
- realizzazione del Viale dei Colli sul lato sud dell'Arno;
- creazione del Campo di Marte per le attività militari;
- una nuova stazione ferroviaria;
- nuove opere di difesa idraulica lungo l'Arno.

Al fine di compattare al meglio la città contenuta all'interno delle mura e quella che sarebbe dovuta sorgere al suo esterno, il Poggi ne ordinò la quasi completa demolizione prevedendo al loro posto ampi viali alberati, sul modello dei boulevards parigini, lungo i quali si sarebbero affacciati i nuovi quartieri, caratterizzati da un impianto a scacchiera. Nel nucleo più storico fu invece prevista una più vasta opera di "risanamento", che fu portata avanti nel trentennio successivo al piano attraverso pesanti sventramenti.



Il piano urbanistico di Poggi del 1865 nella sua prima versione

I lavori iniziarono nel maggio del 1865 e terminarono cinque anni dopo. Per realizzare il piano si procedette all'uso massivo dell'esproprio. I fondi vennero reperiti con un piano di prestito pubblico di trenta milioni di lire, da ammortizzare in cinquant'anni.

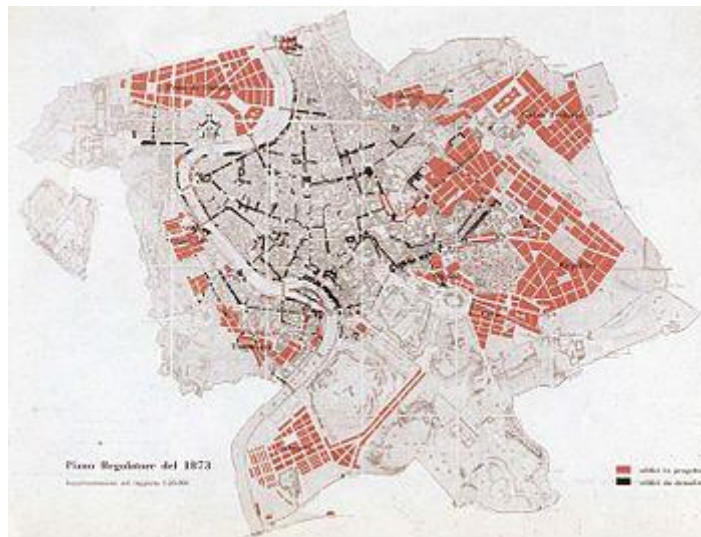
3. Roma: i piani del 1873 e del 1883

Il piano regolatore del 1873

Nel 1873 il sindaco Pianciani incarica il capo dell'Ufficio d'Arte Comunale diretto dall'ing. Alessandro Viviani della redazione del piano regolatore di Roma.

Il piano si riferisce al territorio entro le mura (circa 1.500 ha) prevede nuovi quartieri ad est e ad ovest (riva destra del Tevere) per poco più di 150mila abitanti su 278 ha e una zona industriale di circa 28 ha (Testaccio). Nelle zone già edificate si prevedono integrazioni o completamenti (Trastevere, Gianicolo) mentre nell'area di Testaccio, assieme alla zona industriale, si prevede anche un nuovo quartiere residenziale.

Per collegare i nuovi quartieri che circondano la città storica, si prevedono arterie che la attraversano rendendo necessarie molte demolizioni che però sono finalizzate solo all'attraversamento, non a creare una diversa organizzazione dell'intero sistema stradale urbano.



Il Piano regolatore di Roma del 1873

Tra le principali demolizioni previste dal piano ed effettuate negli anni successivi si ricordano quelle di corso Vittorio, di via delle Muratte (parte), di via Tomacelli, di via del Tritone, di via Arenula, di via Cavour, di alcuni tratti dei Lungotevere.

Quanto alle tipologie edilizie l'indicazione generica riguarda la realizzazione di quartieri con fabbricati di quattro o cinque piani, più il piano terreno, (spesso destinati a case di affitto), come quelli ben visibili ancora oggi nei quartieri dell'Esquilino, del

Celio, di Castro Pretorio, di Prati di Castello, sostanzialmente realizzati secondo le previsioni del piano del '73.

Il piano regolatore del 1883

Il piano regolatore del 1873 ratificava l'espansione già in atto e poneva le basi dei successivi interventi di "abbellimento" nei quartieri del centro storico.

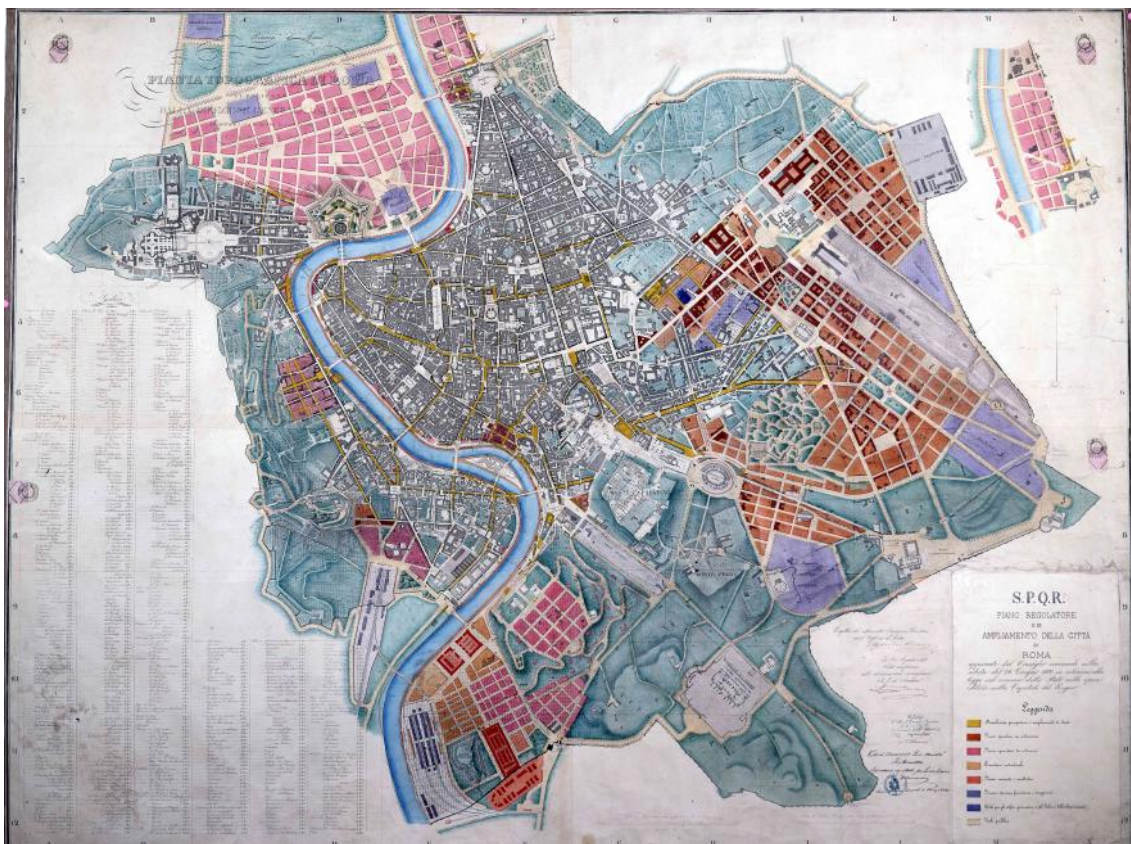
L'idea dello sviluppo moderno della città che, con i quartieri di palazzi imponenti, di viali comodi e spaziosi, i musei, gli istituti universitari e di cultura, gli edifici pubblici desse dignità europea alla Capitale ed esprimesse anche visivamente la solidità e l'unità del regno della borghesia fu affermata con maggior coerenza nel secondo piano, presentato dagli uffici tecnici del Comune nel 1883.

Il nuovo piano si riferisce sostanzialmente allo stesso territorio del piano precedente (circa 1.500 ha) per una previsione di crescita demografica di poco superiore, come di poco superiori sono le previsioni relative al territorio di nuova urbanizzazione.

Anche i "nuovi" quartieri di ampliamento della città sono sostanzialmente gli stessi definiti dal piano di dieci anni prima con poche aggiunte o ingrandimenti.

- **Prati di Castello:** il quartiere viene ampliato per includere le aree per le prime caserme di viale delle Milizie; è modificato nel disegno con isolati più piccoli e la rete stradale interna al quartiere, sempre a maglia ortogonale, è più fitta. Piazza Cavour viene ridotta di dimensioni e ruotata, mentre piazza Risorgimento è ingrandita: Diverso è anche, seppure localizzato nella stessa area, l'impianto del Palazzo di Giustizia
- **Gianicolo e Trastevere:** sia il nuovo quartiere previsto alle pendici del Gianicolo, sia le integrazioni dell'edificazione esistente a Trastevere sono leggermente ridotti rispetto a quelli previsti nel piano del '73
- **Testaccio:** è ampliato e nel grande triangolo tra Porta S. Paolo, via Marmorata e piazza Albania si continua a prevedere una compatta edificazione.
- **Aventino:** il piano prevede l'edificazione dell'intero colle dell'Aventino con la consueta maglia stradale ortogonale che si sovrappone malamente alla morfologia dei luoghi.
- **Flaminio:** tra la via Flaminia e il Tevere si inserisce un nuovo quartiere, anch'esso a maglie ortogonali.

Le modifiche più rilevanti riguardano la necessità di ampliare ed accelerare la realizzazione delle opere pubbliche con i fondi messi a disposizione dalla legge 209/1881. Il piano individua la localizzazione di grandi attrezzature militari e pubbliche: caserme a viale delle Milizie nel quartiere Prati; il grande ospedale militare del Celio; caserme a Castro Pretorio; Palazzo delle Esposizioni lungo via Nazionale, le facoltà scientifiche dell'Università al Viminale, il Policlinico a Porta Maggiore, il Palazzo di Giustizia a Prati. Per la realizzazione delle strade sono sostanzialmente confermate le previsioni del piano precedente.



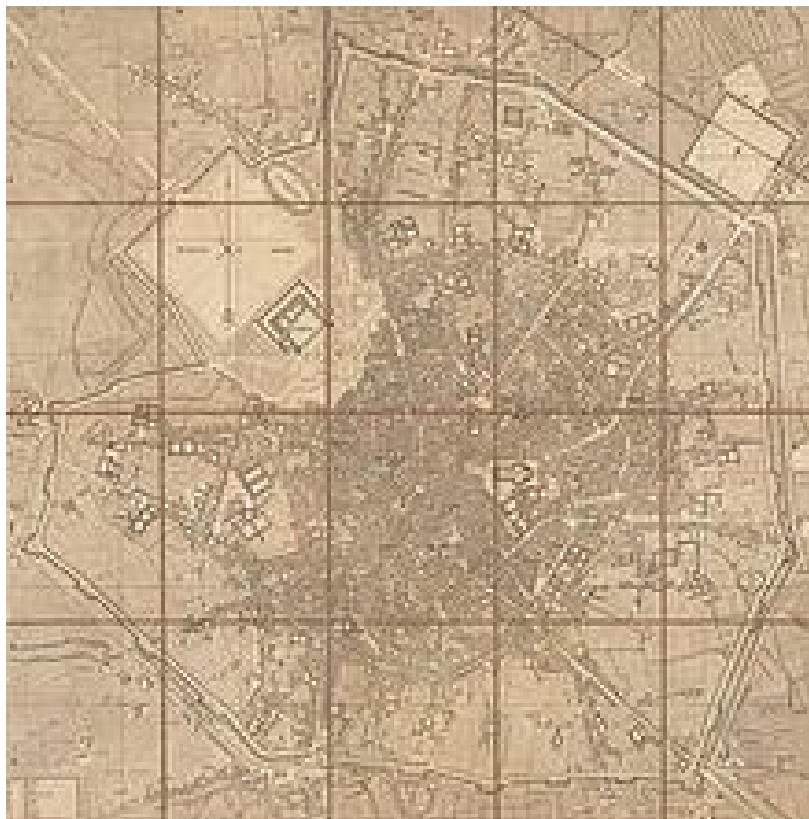
Il Piano regolatore di Roma del 1883

Purtroppo sia nel piano del 1873 che in quello successivo dell'83 non c'è alcuna ispirazione che venga dalle trasformazioni urbane che hanno caratterizzato la scena europea negli ultimi venti anni. Non si guarda né alla Parigi di Haussmann, né alla Barcellona di Cerda, né alla Vienna del Ring.

4. Milano: Il piano del 1884

Milano alle soglie dell'Unità d'Italia nel 1861 è una città di quasi 200.000 abitanti, caratterizzata da tre distinte aree che la costituiscono.

- La città storica che si fonda su un nucleo circolare non del tutto edificato, risalente all'epoca medievale, chiuso da una cerchia di navigli.
- Un'area ricompresa tra il nucleo storico e i Bastioni spagnoli (la cinta daziaria), nella quale coesistono insediamenti urbani concentrati per lo più lungo gli assi principali e ampi terreni agricoli ancora del tutto ineditati.
- La terza area che è quella costituita dalla municipalità dei Corpi Santi, una zona a forma di corona che circondava tutta Milano, e che comprende insediamenti abitativi spontanei sorti immediatamente fuori dalle mura (gli attuali borghi lineari di San Gottardo, della Ripa, degli Ortolani, ecc).



Giovanni Brenna, Carta di Milano (1860).

Nel 1884 allo scopo di coordinare lo sviluppo e la crescita della Milano ottocentesca, contenendo le eccessive ambizioni speculative del privato contrapposte agli interessi del

pubblico, l'amministrazione comunale incarica l'ingegnere capo dell'Ufficio Tecnico ing. Cesare Beruto della stesura di un piano regolatore generale.

Nella redazione del piano il Beruto individua innanzitutto due principi cardine a cui questo si sarebbe dovuto ispirare:

- Miglioramento del decoro e dell'estetica in previsione di un prospero avvenire economico e materiale della città;
- Necessità di regole semplici, pratiche e di immediata esecuzione in modo da velocizzare gli interventi di risanamento ed ampliamento.

Il piano individua tre obiettivi principali:

- Collegare le tre parti della città, fondendole insieme, in modo da creare un tutt'uno;
- Dotare la città della possibilità di una espansione in relazione ai suoi molteplici bisogni, specialmente industriali, ed in proporzione agli aumenti di popolazione;
- Migliorare le condizioni delle aree critiche e degradate in modo da raggiungere un assetto di grande città, prospera e civile.



Il piano regolatore di Milano del 1884

La scomparsa di alcuni “Bastioni” permetterebbe la creazione di un nuovo viale di grandi dimensioni, parallelo alla Circumvallazione, alla quale potrebbe essere collegato mediante ampi spazi alberati, in modo che le nuove zone edificate a ridosso risulterebbero estremamente eleganti e ariose. Gli spazi pubblici tenuti a verde avrebbero inoltre una propria continuità anche in quei tratti laddove si è invece deciso di mantenere le bastionature, sistemate opportunamente ad eleganti passeggiate, come nel caso dei Bastioni di Porta Venezia, adiacenti ai Giardini pubblici o della tratta in cui i Bastioni scavalcano il Naviglio in entrata e in uscita della città.

Definita la priorità di dare continuità alla città, senza l'interposizione di mura al suo interno, si passa ad analizzare la forma che questa dovrà assumere nella sua nuova estensione. Essa viene individuata come il frutto di una più progressiva sedimentazione dei diversi strati di ogni epoca e pertanto ne viene deciso uno sviluppo analogo, che riprenda uno sviluppo per cerchi concentrici. Parallelamente alla nuova circonvallazione ricavata sui bastioni, ne viene tracciata un'altra, più esterna, di maggiore ampiezza, che conterrà l'intero sviluppo cittadino.



Porta Monforte, l'ultima fra le porte di Milano ad essere aperta

Fra gli assi radiali che si dipartono dalla città verso l'esterno e la nuova viabilità, vengono realizzati (sull'esempio di Berlino), isolati di ragguardevole dimensione, talvolta con lati che arrivavano a misurare addirittura 200 e 400 metri. Particolare attenzione viene posta anche nella determinazione della larghezza stradale. Il piano si

premura di dare adeguata larghezza a ciascuna strada, a seconda della propria classificazione come strada locale, asse radiale o viale di circonvallazione. Questo per facilitare la presenza di binari tramviari o ferroviari, la fermata dei veicoli davanti alle case, qualunque lavoro di manutenzione (stradale o edilizia) e la stessa alberatura di quelle più larghe.



La ferrovia, che attraversava sopraelevata Corso Buenos Ayres.

Data l'eccessiva densità abitativa della parte più centrale della città dovuta ad un'edificazione intensiva esagerata, il piano propone diversi interventi di sfoltimento dell'abitato, coerenti con la sistemazione della parte più centrale di Milano secondo i canoni ottocenteschi.

Sul piano territoriale il Beruto, pur urbanizzando buona parte della superficie comunale, sostiene la necessità di un'ampia zona rurale tutt'attorno alla città, che ne permetta in futuro uno sviluppo.

Viene prevista la risistemazione di Piazza Duomo e di altre piazze meno importanti nonché la realizzazione di Piazza della Scala e col relativo sventramento dei quartieri popolari che vi sorgevano al loro posto inaugura la stagione dei grandi sventramenti cittadini, che si protrarrà tragicamente per quasi un secolo.

Una delle principali sfide del piano è rappresentata dalla previsione di inglobare l'area del Castello e della relativa piazza d'armi all'interno del proprio tessuto, cercando di superare la storica vicendevole estraneità delle due parti.

Nelle zone più esterne e staccate dalla città andrebbero inoltre collocate anche le grandi industrie cittadine, per quanto comunque raccordate alla ferrovia. Per tutti questi motivi

viene ipotizzata una futura annessione della fascia di comuni che circondavano al tempo Milano.

Viene anche affrontato il problema dei navigli e dei canali minori che attraversavano aree già urbanizzate o di prossima edificazione. Il piano richiamandosi al principio di “salute pubblica” prevede la copertura di diversi di essi, compreso il Seveso per il quale viene imposta una canalizzazione forzata. Il piano si sofferma anche sull'inesistenza di un servizio fognario e di un acquedotto cittadino, e sulla necessità perché Milano provveda a dotarsene nel più breve tempo possibile.



La tombinatura dei canali minori a Milano

Il Piano regolatore di Milano del 1884-89, si configura come uno degli ultimi grandi piani dell'800 ancora fortemente connotato secondo i principi cardine del tempo. Si evidenzia uno stretto è il legame con gli altri grandi piani europei dell'epoca, da quali spesso prende spunto per giustificare alcune scelte o per avvalorare alcune proposte. Tematicamente rientra a pieno titolo nella lunga serie dei così detti piani “simmetrici”, nell'ampio ricorso a piazze e disegni geometrici ed estremamente regolari. Le strade ampie e alberate, tendenzialmente regolari e molto spesso chiuse prospetticamente da un edificio monumentale; le piazze sono caratterizzate da un'architettura regolare, con al centro sempre un monumento che assurga al compito di “fuoco”, sul quale possono convergere le stesse visuali prospettiche delle strade o dei viali che vi convergono.

5. Il Piano di Risanamento del 1885 a Napoli

Dalla fine dell'Ottocento in Italia si susseguono, nelle città, una serie di piani finalizzati a migliorare le condizioni igieniche dell'abitato, interventi che tendono a giustificare in molti casi con l'emergenza sanitaria un programma di estese demolizioni e ricostruzioni che danno il via a massicce speculazioni immobiliari e sono funzionali a progetti di riammodernamento ed abbellimento delle città.

Il Piano per il risanamento di Napoli è appunto uno di questi casi, non solo per dimensione e complessità, ma perché ha avuto sulle vicende urbanistiche italiane ricadute di lunga durata.

A causa dell'epidemia di colera scoppiata a Napoli nel settembre del 1884 fu emanata dal governo nazionale la Legge per il Risanamento della città di Napoli, in quanto riguardava la città più popolosa del Regno d'Italia, in crisi per la perdita del suo precedente e secolare ruolo di capitale. Si rese manifesta l'esigenza di diminuire drasticamente la congestione abitativa, costruendo nuovi quartieri esterni e di realizzare un sistema fognario e di distribuzione dell'acqua potabile efficiente. Queste necessità avrebbero anche consentito 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.



Planimetria di Napoli

Il piano "haussmanniano" predisposto dall'ingegnere capo del Comune, Adolfo Gianbarba prevede un grande intervento urbanistico che mutò radicalmente e definitivamente il volto della maggior parte dei quartieri storici della città, in alcuni casi

sostituendo quasi totalmente le preesistenze con nuovi edifici, nuove piazze, nuove strade. 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.

Il primo intervento, il più urgente, fu lo sventramento dei cosiddetti quartieri bassi: Porto, Pendino, Mercato e Vicaria, situati sotto il livello naturale delle acque. Fu elevato il livello stradale e fu costruito l'attuale Corso Umberto I, un'asse rettilineo che collegava la stazione Centrale, mediante una biforcazione all'altezza di piazza Bovio, con via Medina da un lato e piazza Municipio dall'altro. Il "Rettifilo" comprendeva due piazze, la prima, piazza Nicola Amore, all'incrocio con via Duomo e la seconda, piazza Bovio, subito dopo l'incrocio con via Mezzocannone.



Il piano del Gianbarba del 1885

Ai lati del Corso si costruirono otto strade ortogonali che collegavano lo stesso con via Marina e, al lato opposto, con i decumani. Nella stessa area furono costruite altre due strade, una che congiungeva piazza Garibaldi a via Carbonara (via Alessandro Poerio) e un'altra tra le due precedenti che congiungeva piazza Garibaldi con Forcella (via Mancini). Il prolungamento del Corso Garibaldi fino a piazza Carlo III creò le premesse per uno sviluppo urbanistico che interessò la parte orientale della città, dal quale ebbero origine 10 strade a forma di raggiera. Si bonificarono le zone paludose a monte della strada ferrata e vennero creati i rioni Vasto ed Arenaccia destinati alle famiglie operaie, Su tutte queste strade furono costruite due cortine di nuovi edifici destinati a uffici e abitazioni della media borghesia, ma in realtà alle spalle dei grandi palazzi la situazione

rimase quasi immutata e gli interventi si limitarono solo a nascondere il degrado e la povertà di quei rioni piuttosto che a risolverne i problemi.

Con la sistemazione della piazza del Castello (attuale piazza Municipio), fu previsto l'abbattimento delle mura e dei bastioni di costruzione vicereale intorno al Maschio Angioino e gli edifici che erano sorti nel tempo addossati a detti bastioni, creando una grande piazza estesa fino al porto. I vecchi e malsani edifici in via Santa Brigida e nei suoi immediati dintorni furono abbattuti e furono costruiti palazzi destinati ad abitazioni, e fu creata inoltre la galleria Umberto I con i suoi quattro edifici circostanti.



Galleria Umberto I Napoli –

Con la legge del Risanamento e le conseguenti mutazioni urbanistiche furono risolti i bisogni igienici più impellenti della città, ed essa non subì altre epidemie simili a quella del 1884. Non furono però risolti i principali problemi di edilizia popolare ed in particolar modo del risanamento dei quartieri bassi che fu completato solo molti anni dopo.

Bibliografia

- AAVV, La Milano del Piano Beruto (1884-1889), Società, urbanistica e architettura nella seconda metà dell'Ottocento, Edizioni Angelo Guerini e Associati, Milano 1992;
- AAVV, Guida d'Italia - Milano, Touring Club Italiano, Milano, 1998;
- AAVV, Un secolo di urbanistica a Milano, ClupLibri, Milano, 1986
- AA.VV, Storia di Napoli, Società editrice Storia di Napoli, Napoli, Newton Compton, 2004
- Bargellini P., Com'era Firenze 100 anni fa, Bonechi editore, Firenze 1998;
- Benevolo L., Roma dal 1870 al 1990, Laterza 1992
- De Finetti G. (a cura di G. Cislighi, M. De Benedetti, P.G. Marabelli), Milano, costruzione di una città Hoepli, Milano, 2002;
- Grandi M., Pracchi A., Guida all'architettura moderna, Zanichelli, Bologna, 1980;
- Oliva F., L'urbanistica di Milano. Quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città, Hoepli, Milano, 2002