

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

0111



# TeMA

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

*UNITA' D'ITALIA  
E MOBILITA'*



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](http://www.tema.unina.it)

**info:** [redazione@tema.unina.it](mailto: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.



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

**AUTHORS**

Authors' Profiles

79

83

87

91

95

99

103

# Unità d'Italia e mobilità

## Rocco Papa

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

Con questo primo numero del 2011 "Unità d'Italia e mobilità", anche TeMA vuole dare il suo contributo alla celebrazione del 150° anniversario dell'Unità d'Italia, proponendo un approfondimento sul tema dei sistemi di trasporto in Italia secondo una prospettiva storica. L'unificazione italiana nel 1861 è stata l'inizio di grandi modifiche all'interno del paese ed ha avviato, tra gli altri, un processo di unificazione della rete di mobilità nazionale, per lungo tempo fossilizzata all'interno dei confini dei diversi stati preunitari. Il processo di unificazione si è basato sulle reti esistenti con il risultato che le aree attrezzate con le reti più avanzate sono state favorite, mantenendo la propria supremazia nella competizione con le aree meno sviluppate. Lo sviluppo della rete nazionale si è basata, per molto tempo, sul miglioramento della rete ferroviaria. Per mettere in comunicazione le regioni del paese, dopo l'unità nazionale i governi dedicarono rilevanti investimenti alle ferrovie, i maggiori in assoluto nel campo dei lavori pubblici. Il fine di tali investimenti fu quello di mettere insieme i pezzi del nuovo Stato, in uno al sostegno delle aree dove si erano avviate le prime esperienze industriali già prima dell'unificazione. Solo con l'inizio della motorizzazione di massa, dopo la seconda guerra mondiale, la rete autostradale ha prevalso assorbendo, a partire dagli anni Sessanta, la maggior parte degli investimenti.

Partendo da queste premesse, il numero propone alcuni spunti di riflessione sullo stato attuale delle reti infrastrutturali nazionali con qualche approfondimento su Napoli e altre grandi città del territorio nazionale. Nella sezione ricerche l'articolo di Maggi affronta il tema della rete ferroviaria ovvero delle "strade ferrate" ritenute indispensabili per collegare gli Italiani, divisi fra i diversi Stati preunitari: l'abolizione dei dazi, la libertà del commercio, la circolazione delle idee furono

## Italian Unification and Mobility

associati all'idea di nazione italiana, trovando la realizzazione "fisica" nelle ferrovie, che dovevano unire il territorio della penisola dalle Alpi alla Puglia e alla Calabria. L'auspicio era quello di collegare i vari territori fra loro e di portare i treni fin nelle più remote contrade, come chiedevano con forza le città e i paesi, che solo con la ferrovia e con la forza del vapore si sentivano nella "rete" del XIX secolo.

L'articolo di Mazzeo studia le trasformazioni urbane nelle capitali post-unitarie: Torino, Firenze, Roma. Il contributo parte dalla riflessione che l'unificazione nazionale ha posto elementi di criticità in quanto ha colto sostanzialmente impreparata la struttura urbana della nazione, in particolare per quanto concerne la scelta della capitale.



Nella sezione Sperimentazione, l'articolo di Rossi, propone un approfondimento sulle infrastrutture e la pianificazione nella Napoli postunitaria, descrivendo le strategie e le realizzazioni di infrastrutture e delle attrezzature pubbliche della Napoli Ottocentesca.

Nella sezione Contributi, l'articolo di Facchinelli descrive il progetto organico di costruzione della rete ferroviaria italiana. Il contributo di Maffeo studia la realizzazione delle opere di comunicazione e telecomunicazione postunitarie che, in vario modo, hanno creato l'"Italia unita e connessa" con uno sforzo gigantesco, superiore, per motivi storici, geografici ed urbanistici, a quello di altri paesi europei; reti essenziali non solo per la crescita e lo sviluppo economico, ma anche per creare la società e la coscienza nazionali. L'articolo di Moretti offre spunti di riflessioni sulla storia e lo sviluppo dell'Italia, in particolare in riferimento alla cultura del mare e al sistema dei trasporti via acqua ed al legame profondo che ha unito i porti alle città come fattore decisivo non solo

per la configurazione fisica dei territori urbani ma anche per la definizione della loro 'identità', in termini culturali. L'articolo di Salone, attraverso la descrizione del quadro dei mutamenti che la "geopolitica interna" italiana ha registrato nel corso degli ultimi vent'anni, articola la tesi secondo cui le politiche territoriali alla scala nazionale sono state largamente identificate con una programmazione di interventi di natura prevalentemente infrastrutturale e che queste politiche infrastrutturali, lungi dall'essere strettamente connesse con le necessità e le progettualità locali, espressione di differenze geografiche radicate nella storia della penisola, si sono rivelate come azioni "deterritorializzate", prive cioè di qualsiasi connessione e integrazione con le logiche multidimensionali dello sviluppo territoriale.

Infine la sezione Osservatori, offre un quadro attuale sui temi dell'unità d'Italia e la mobilità in varie sottosezioni: web, normativa, pubblicazioni, news ed eventi, pratiche urbanistiche e le trasformazioni urbane in atto a Roma.







# I treni e l'unificazione d'Italia: l'epoca delle costruzioni ferroviarie

## Trains and the Italian Unification: the Time of the Railway Buildings

**Stefano Maggi**

Dipartimento di Scienze Storiche Giuridiche Politiche e Sociali  
Università di Siena  
e-mail: maggi@unisi.it

### Trasporti e comunicazioni per l'unità d'Italia

Se si rileggono i testi dei patrioti del Risorgimento si trovano frequenti accenni alle "strade ferrate" – come allora si chiamavano – ritenute indispensabili per collegare gli Italiani, divisi fra i diversi Stati preunitari. Abolizione dei dazi, libertà del commercio, circolazione delle idee furono associati all'idea di nazione italiana, trovando la realizzazione "fisica" nelle ferrovie, che dovevano unire il territorio della penisola dalle Alpi alla Puglia e alla Calabria. In un libro dal titolo *Le strade ferrate e l'Italia*, pubblicato a Napoli nel 1846, si legge:

"Le strade ferrate in Italia debbono comporre un tutto, informato da un sol principio, inteso ad un solo scopo. Questo principio e questo scopo debbono essere lo stringimento de' rapporti, l'accomunamento degli'interessi, la materiale unificazione de' vari stati italiani.."

Il sistema italiano, considerato in tal guisa, addiventa oltre ogni dire più grandioso ed importante; van collegati ad esso nientemeno che i destini economico-sociali della penisola" (Lattari Da Fuscaldo, 1846).

I patrioti, che chiedevano l'unificazione degli Stati, videro nella novità tecnica del treno un potente mezzo per abolire le frontiere, le quali separavano gli Italiani sudditi di tanti sovrani, dal re di Sardegna per il Piemonte, all'imperatore d'Austria per il Lombardo-Veneto, ai duchi di Modena e Parma, al granduca di Toscana, al papa nello Stato pontificio, al re delle due Sicilie.

Viaggiare da uno Stato all'altro era quanto mai difficile. Per fare un solo esempio, fra Bologna e Parma vi erano ben 16 soste dovute a dogane e dazi cittadini. Si doveva pagare almeno un franco ogni volta per gabelle e mance ai doganieri, e si perdeva qualche minuto a sosta (Brilli, 2006). Ogni volta che si entrava in uno Stato italiano occorreva pagare il visto consolare.

Il treno contribuì ad abolire questi arcaici balzelli, perché le locomotive, molto più veloci delle vecchie diligenze, non

The physical construction of modern Italy began in 1861, with the foundation of the Kingdom of Italy. The historical period coincided with the early industrial development of north-western Italy, and so the new infrastructure system developed in response, on the one hand, to the need to join together all the fragmentary pieces that formed the country and, on the other, to the general tendency to strengthen those areas that were economically and industrially stronger even before unification.

The system that was being created in the 1860s by the Italian State before unification suffered continuous interruptions and was substantially without transverse connections, those with more difficult construction caused by the need to cross the Apennines. Within five years, from 1861 to 1866, the size of the railway system doubled, going from little more than 2,000 km to more than 4,000. The management of railway was entrusted to limited companies. The government guaranteed the company a contribution for each kilometre of railway built.

In 1863 the tracks extended down the Adriatic coast as far as Brindisi, in order to attract the transit of the India Mail London-Brindisi-Bombay, the most important trade of the world.

In 1863 Rome was linked to Naples, in 1864 the line from Bologna to Florence via Pistoia was opened, in 1866 Rome was linked to Florence and Ancona and in 1867 with Pisa. In 1874 the Genoa-Pisa line were completed as far as the frontier with France; later, in 1879 the Naples-Foggia line went into operation.

In the same period some of the longer tunnels were opened. Those of Fréjus was realised between 1857 and 1871. The Gottardo tunnel came into being in 1882 and the Sempione tunnel in 1906. The opening of the alpine passes effectively permitted the connection of Italy to central Europe, flinging open the doors to more and more easily reachable markets. In last twenty years of the 19th century, in Italy began the strong development of the secondary railways, with a generalised movement to promote the branching out of the railway, as an instrument of progress.

With the completion of the main lines, the outlying centres began to clamour for the trains that, in an agricultural society without for the moment the automobile, seemed the only tie with civilised life capable of bringing economic development and political and social modernisation. Italy was a country with an ancient infrastructure and numerous lively towns. These towns were often, in their municipal activity, the protagonists of the completion and management of a secondary railway system on the peninsula.

The development of narrow gauge technology, that allowed narrower curves and steeper slopes thereby reducing the need for great engineering works, and the achievement of particular gripping systems like the rack railway, made it possible to link by rail the many small towns and villages located in the hills and on the slopes of mountains.

potevano fermarsi di continuo e consentire il pagamento di innumerevoli dazi, una situazione tollerabile soltanto in un mondo con scarsi spostamenti e dunque con pochi contatti reciproci tra le varie zone.

Prima della ferrovia, risultava molto forte l'isolamento, come si rileva nel nome di alcune regioni usato al plurale, come le Puglie, le Calabrie, gli Abruzzi. Queste zone sembravano prive di un contenuto unitario che si sarebbe ottenuto soltanto se si fossero attivati continui interscambi.

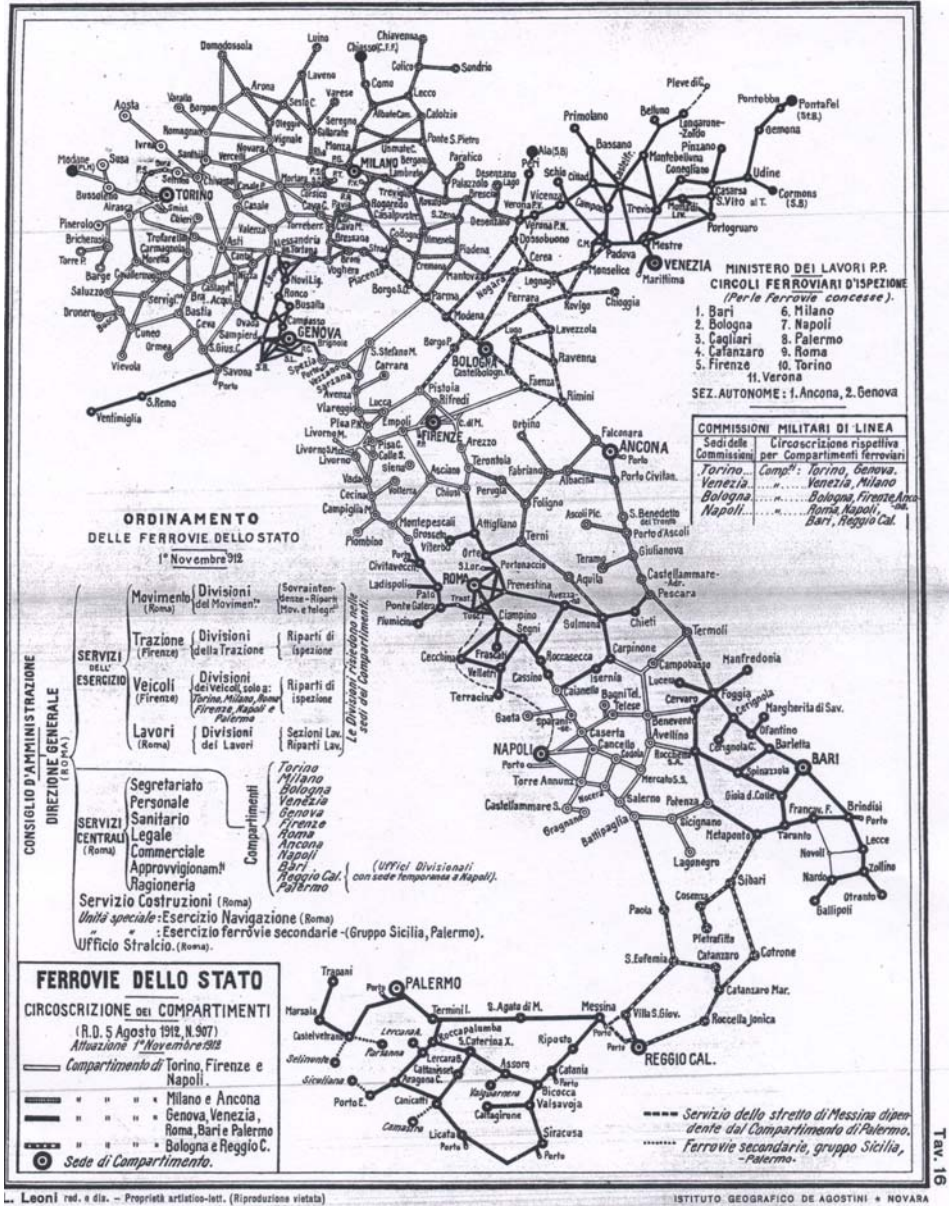
Il dibattito sulla costruzione di ferrovie fu molto intenso negli anni '30 e '40, quando si cominciò a vedere il treno come rappresentazione del progresso. Il conte di Cavour sosteneva addirittura che i binari avrebbero favorito "lo spirito di nazionalità italiana" (Cavour, 1976).

Vari progetti furono portati avanti nella penisola, seguendo l'esempio della più avanzata Inghilterra, ma il più veloce a trovare attuazione fu il tronco da Napoli a Portici, frutto dell'investimento di un imprenditore francese, Armand Bayard de la Vingtrie. Il 3 ottobre 1839 iniziò a sbuffare il primo treno in Italia sulla Napoli-Portici, che sarebbe stato seguito il 18 agosto 1840 dal treno della Milano-Monza. L'Italia era indietro nello sviluppo economico e sembrò che l'epoca moderna arrivasse proprio con la sbuffante locomotiva a vapore.

L'unità nazionale fu portata a compimento in un periodo di grandi cambiamenti per i trasporti e per le comunicazioni, in virtù dell'applicazione della tecnologia: vapore per i trasporti ferroviari e navali, elettricità per le comunicazioni telegrafiche. Infrastrutture e servizi di trasporto operavano in maniera integrata l'uno con l'altro, mentre le comunicazioni erano strettamente legate ai trasporti, dal telegrafo i cui fili erano posati a lato dei binari, alla posta che viaggiava in treno o in piroscalo. Va tenuto presente che le relative reti erano collegate, molto più di oggi, perché il mezzo di trasporto portava al suo interno tutto il possibile: viaggiatori, merci,

L. Leoni — Atlante Ferroviario

Tav. 16



La rete delle Ferrovie dello Stato nel 1913, dopo la nazionalizzazione della rete ferroviaria e dei treni compiuta nel 1905 con la creazione dell'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato.

corrispondenza. Al momento dell'unità d'Italia, non esisteva una rete ferroviaria, sebbene il Piemonte avesse sviluppato un cospicuo reticolo di strade ferrate, che misuravano 850 km. Seguivano, per l'estensione dei binari, il Lombardo-Veneto con 607 km, il Granducato di Toscana con 323 km, lo Stato Pontificio con 132 km, il Regno delle Due Sicilie con 128 km, il Ducato di Parma con 99 km, il Ducato di Modena con 50 km (Maggi, 2003).

Molti tratti erano in corso di costruzione, ma non si aveva una rete nazionale diffusa, perché gli Stati preunitari avevano operato separatamente l'uno dall'altro. Con l'eccezione della tratta da Torino a Bologna, per il resto le reti erano state



pensate come servizi interni a ciascuno Stato. Per mettere in comunicazione gli Italiani delle diverse regioni e creare un mercato nazionale, i governi post-unitari dedicarono dunque alle ferrovie i maggiori investimenti per lavori pubblici. Dopo l'unità del Regno d'Italia non mancavano soltanto le ferrovie: buona parte dei Comuni, specialmente al sud, erano raggiungibili soltanto a piedi o a dorso di mulo, lungo le cosiddette mulattiere. Occorreva dunque l'incremento della viabilità stradale, al fine di rendere i percorsi "carreggiabili", cioè atti al transito dei carri, per raggiungere le stazioni ferroviarie ed estendere così i benefici della rivoluzione dei trasporti alle zone lontane dai binari. Inoltre le strade dovevano collegare con i porti, numerosissimi lungo le coste. Nel 1868 fu perciò emanata la legge sulle cosiddette "strade comunali obbligatorie", in base alla quale i Comuni dovevano costruire strade carreggiabili verso i porti e le stazioni, verso i Comuni confinanti, verso i capoluoghi di Circondario, verso le maggiori frazioni.

La viabilità stradale aveva dunque un ruolo prettamente locale. Sui lunghi tragitti si doveva invece percorrere il mare. Mancando le ferrovie, i primi collegamenti tra nord e sud furono affidati ai piroscafi, sovvenzionati dallo Stato perché trasportavano la posta. La prova più evidente del ruolo fondamentale dei piroscafi si trova nel viaggio dei Mille, che andarono da Genova a Marsala con i piroscafi della compagnia navale Rubattino.

Un cambiamento significativo ebbero le poste, la cui ossatura fondamentale si basava sul trasporto della corrispondenza attraverso le strade principali attrezzate con stazioni per il

La stazione Centrale di Milano, inaugurata nel 1931 al posto della precedente stazione situata nei pressi di piazza Repubblica. Si tratta dell'ultimo edificio di stazione monumentale, in seguito si sarebbero affermate stazioni dall'aspetto diverso, con l'architettura razionalistica.



cambio dei cavalli, dette "stazioni di posta". Queste infrastrutture vennero gradualmente abbandonate con l'arrivo dei treni. Contemporaneamente furono unificati i servizi postali preunitari, con la creazione del monopolio statale e la capillarizzazione del servizio. Intanto era arrivata la prima forma di tecnologia elettrica con il telegrafo. Al momento della formazione del Regno d'Italia, vi erano nella penisola soltanto 8.200 km di linee telegrafiche, con 248 uffici e 370 apparati telegrafici. Come e più delle ferrovie, i fili telegrafici ebbero grande estensione dopo l'unità, per necessità commerciali e di ordine pubblico. Attraverso i fili telegrafici passavano infatti i dispacci del governo, oltre agli ordini di acquisti e vendite in borsa.

I chilometri di fili "terrestri" divennero 17.700 nel 1870, mentre si posavano cavi telegrafici sottomarini per la Sicilia, la Sardegna e nel canale di Otranto. Quest'ultimo cavo sottomarino rappresentò per alcuni anni un tratto dell'itinerario "elettrico" dall'Europa verso l'Oriente (Maggi, 2010).

### La costruzione della rete nazionale

Per mettere in comunicazione le regioni del paese, dopo l'unità nazionale i governi dedicarono rilevanti investimenti alle ferrovie, i maggiori in assoluto nel campo dei lavori pubblici. Il fine di tali investimenti fu quello di mettere insieme i pezzi del nuovo Stato, insieme al sostegno delle aree dove si erano avviate le prime esperienze industriali già prima dell'unificazione. L'auspicio era quello di collegare i vari territori

fra loro e di portare i treni fin nelle più remote contrade, come chiedevano con forza le città e i paesi, che solo con la ferrovia e con la forza del vapore si sentivano nella "rete" del XIX secolo, mentre chi era fermo ai cavalli e ai buoi sembrava ancora immerso nel Medioevo.

«L'importanza delle ferrovie nello stadio di trasformazione civile e politica, per il quale l'Italia procede ora al compimento de' suoi destini, è grande e molteplice oltre ogni dire. Le ferrovie, richiamando per i vari passaggi dell'Alpi, che l'arte umana è intenta a rendere accessibili alla locomotiva, la corrente del traffico europeo verso gli scali italiani del Mediterraneo e dell'Adriatico, sono destinate a suscitare ed a sviluppare, nelle nostre contrade da esse solcate, le latenti forze,

## Società Nazionale di Mutuo Soccorso fra Ferrovieri

Aperta ai lavoratori dei trasporti

Fondata il 1° maggio 1877



### Assemblea Nazionale 1985 - Villa San Giovanni 16/17 Maggio

La Società di mutuo soccorso fra ferrovieri e lavoratori dei trasporti, la cui origine era datata 1877, inizialmente dedicata a macchinisti e fuochisti, figure tra le più importanti nel mondo delle ferrovie.

le trascurate risorse economiche, ed a restituire alla penisola il passato splendore nell'ordine degli interessi materiali».

Con queste parole Stefano Jacini, ministro dei Lavori Pubblici del costituendo Regno d'Italia, esprimeva nel dicembre 1860 le necessità che il governo si trovava ad affrontare con urgenza per allacciare le varie parti del paese con una rete di trasporti ferroviari, i quali dovevano anche congiungere il territorio nazionale con gli Stati d'oltralpe al fine di attirare il commercio internazionale verso i porti della penisola. Inoltre le strade ferrate erano ritenute indispensabili per il controllo dell'ordine interno e dei confini, visto che il treno consentiva il veloce spostamento delle truppe e delle forze di pubblica sicurezza, nonché per la realizzazione di un mercato nazionale, dal quale ci si aspettava un consistente aumento dei traffici (Schram, 1997).

Gli Stati preunitari avevano tenuto politiche ferroviarie molto diversificate, e di conseguenza l'eredità che lasciavano era per tanti aspetti inadeguata al nuovo scenario, con piccole reti staccate l'una dall'altra, sebbene negli ultimi anni '50 si fosse messo mano a lavori che avrebbero unito in maniera irreversibile i vari territori, al di là dei confini che ancora formalmente li separavano.

Un esempio per tutti, oltre al congiungimento tra Piemonte e Lombardia presso il fiume Ticino a Boffalora, era quello della ferrovia emiliana, che partendo dalla rete piemontese

presso Stradella, era in costruzione da Piacenza fino ad Ancona interessando nel complesso ben quattro Stati: Regno di Sardegna, Ducato di Parma, Ducato di Modena, Stato pontificio. Nel luglio 1859 la linea veniva aperta all'esercizio tra Piacenza e Bologna ed entro il novembre 1861 sarebbe stata completata sull'intera tratta.

Al momento della proclamazione del Regno, il 17 marzo 1861, la rete toscana risultava isolata dal nord e dallo Stato pontificio, il quale a sua volta era del tutto separato dall'ex territorio borbonico.

Se la ferrovia Adriatica era in avanzata costruzione fino ad Ancona, non esisteva invece la linea Tirrenica, e riguardo alle trasversali fra i due mari era appena iniziata soltanto la Roma-Ancona. Nel Meridione, a sud di Sarno e di Vietri sul Mare in direzione di Salerno non vi era traccia di binari, lo stesso in Sicilia e Sardegna. Ben 34 province del Regno sulle 65 esistenti al 1861 erano prive di strade ferrate.

Nella realizzazione della rete si verificarono numerosi problemi, dovuti tra l'altro alla fretta imposta alle compagnie ferroviarie private per congiungere le regioni italiane prima possibile. Come si riconobbe qualche tempo dopo, «far molto e presto, anche a costo di imperfezioni, fu il canone, pienamente giustificato, della politica ferroviaria all'inizio del nuovo Regno» (Ferraris, 1911).

Nella consapevolezza che lo Stato non aveva fondi sufficienti,



Anno	Regno Unito	Francia	Germania	Italia	Spagna	Belgio
1830	157	31	-	-	-	-
1840	2.390	410	469	20	-	334
1850	9.797	2.915	5.856	620	28	854
1860	14.603	9.167	11.089	2.404	1.885	1.729
1870	21.558	15.544	18.876	6.429	5.454	2.897
1880	25.060	23.089	33.838	9.290	7.491	4.112
1890	27.827	33.280	42.869	13.629	10.163	4.526
1900	30.079	38.109	51.678	16.429	13.205	4.562

La lunghezza delle reti ferroviarie nei principali Paesi Europei.

la costruzione e la gestione delle ferrovie furono affidati a compagnie private che ricevevano contributi per ogni chilometro di ferrovia costruita e poi – dopo l'apertura – per ogni chilometro di ferrovia gestita, dato che ben poche tratte a maggiore traffico erano remunerative, mentre tutto il resto aveva bisogno di un contributo pubblico per far correre i treni. Nonostante vari sbagli nella scelta dei tracciati e nella gestione degli appalti, che costrinsero lo Stato a frequenti interventi finanziari, le reti preunitarie vennero trasformate con sollecitudine in una rete italiana.

Nel 1866, dopo la conquista del Veneto, le strade ferrate erano raddoppiate rispetto al momento dell'unità e al momento della conquista di Roma, nel 1870, la rete nazionale aveva ormai raggiunto i 6.000 km, triplicata rispetto alla fondazione del Regno. Delle 34 province inizialmente senza ferrovie, soltanto nove rimanevano ancora del tutto prive di binari. I progressi erano rilevanti, a dispetto di due guerre, delle difficili condizioni economiche, del brigantaggio, delle epidemie di colera.

Fra le attivazioni di linee principali, occorre ricordare il collegamento ferroviario tra Roma e Napoli per Velletri e l'ex confine di Ceprano aperto interamente al traffico nel febbraio 1863, mentre nel novembre 1864 veniva completata la Bologna-Pistoia via Porretta, chiamata Porrettana, che valicando l'Appennino allacciava la rete padana con quella toscana.

Nel dicembre 1866 divenne possibile andare da Firenze a Roma per Arezzo-Perugia-Foligno-Terni e Orte, con un percorso di 372 km, mentre nel giugno 1867 con il completamento della Tirrenica nel tratto toscano e laziale venne attuato un secondo itinerario Firenze-Roma via Pisa-Grosseto, più lungo però rispetto al primo di circa 60 km. Il collegamento diretto fu attivato nel novembre 1875 con l'ultimo tronco Terontola-Chiusi, che allacciava la Arezzo-Perugia con la Siena-Orte, ottenendo la definitiva Firenze-Roma di 316 km, rimasta per oltre un secolo a canalizzare il traffico nord-sud.

Per quanto riguarda la difficile litoranea ligure, che dovette essere scavata in buona parte nella roccia, la linea fu completata tra Ventimiglia e Genova nel gennaio 1872, e tra

Genova e Pisa nell'ottobre 1874 con l'ultimo tratto di 44 km fra Sestri Levante e La Spezia, passando per le "cinque terre". Malgrado l'impegno finanziario e anche normativo del governo e del Parlamento, affinché si completasse velocemente la rete meridionale, Reggio Calabria venne raggiunta soltanto nel novembre 1875 per la linea ionica, e Cosenza nel giugno 1879. La litoranea tirrenica nel tratto

Battipaglia-Reggio Calabria fu addirittura ultimata nel luglio 1895, mentre l'anno successivo furono varate sullo stretto di Messina due navi traghetto atte al trasporto di vagoni, che tuttavia iniziarono il servizio ferroviario soltanto nel novembre 1899.

In Sicilia il primo tronco fu aperto nell'aprile 1863 tra Palermo e Bagheria. Nel gennaio di quattro anni dopo fu completata la Messina-Catania, mentre per la Messina-Palermo si dovette attendere il giugno 1895, con il traffico in precedenza instradato via Castrogiovanni, l'odierna Enna. È da questo itinerario montuoso della Sicilia interna, nel quale «la locomotiva annaspava su per i pendii favolosi» e «sembrava dovesse crepare come un cavallo sforzato», che Giuseppe Tomasi di Lampedusa nel suo capolavoro *Il Gattopardo* faceva passare il principe di Salina di ritorno da Napoli nel luglio 1883. Infine, in Sardegna il primo tronco venne inaugurato nel maggio 1871 da Cagliari a Villasor, oltre Decimomannu, ma fu possibile raggiungere Sassari solo nel luglio 1880.

Per quanto riguarda le trasversali fra i due mari, la Roma-Orte-Ancona era stata completata nell'aprile 1866, la Foggia-Benevento-Caserta-Napoli nel maggio 1870, la Napoli-Potenza-Taranto nel dicembre 1880, la Roma-Sulmona-Pescara nel luglio 1888. Fu poi la volta di altre due transappenniniche: la Pontassieve-Faenza, ultimata nell'aprile 1893 con l'apertura del tratto montano Borgo San Lorenzo-Marradi, e la Parma-Pontremoli-Spezia, inaugurata nell'agosto 1894 con la fine dei lavori nella galleria di Borgo Val di Taro.

### I trafori alpini e la "Valigia delle Indie"

Merita un cenno specifico la costruzione della linea adriatica da Ancona a Brindisi-Lecce, che fu più veloce delle altre per la speranza di catturare il traffico della "Valigia postale delle Indie", cioè il più rilevante transito commerciale del mondo, fra l'Inghilterra "officina del mondo" e le Indie britanniche, già allora molto popolate. I binari raggiunsero Brindisi nell'aprile 1865, mentre nel gennaio dell'anno dopo arrivarono a Lecce. Era a questo punto possibile – prima ancora di annettere il Veneto – recarsi in treno da Torino o da Milano

fino al sud della Puglia. Una nota a parte occorre per la questione dei trafori alpini. Sull'attraversamento delle montagne di confine si contrapposero due scuole di pensiero, quella austriaca con linee tortuose prevalentemente allo scoperto, e quella italiana che prevedeva per tutti gli itinerari gallerie di oltre 10 km, rimaste per molto tempo in assoluto le più lunghe del mondo. Così l'Italia si trovò ad avere valichi ferroviari di diversa concezione: il Brennero (1867) e Pontebba (1872) all'aperto perché su linee ex austriache e per la minore altitudine dei valichi alpini orientali; il Moncenisio (1871), il Gottardo (1882) e infine il Sempione (1906) in galleria.

I trafori alpini, nei quali si profusero i maggiori sforzi della ricerca tecnica, avviarono la serie dei primati nazionali, che furono allora molto sentiti poiché l'Italia ambiva a inserirsi nel novero delle grandi potenze, dimostrando capacità e forza in ogni settore. Il primo dei lunghi tunnel fu quello del Moncenisio, così denominato perché doveva sostituire la strada postale che si arrampicava su quel monte, ma in realtà i binari passarono sotto il colle del Fréjus. La realizzazione della galleria era stata decisa nell'agosto 1857 sotto il Regno di Sardegna, al fine di stabilire una comunicazione diretta fra Torino e la Savoia. Nel 1860, con la cessione della Savoia a Napoleone III, la galleria era poi diventata un transito internazionale, e a seguito di una convenzione del maggio 1862 la Francia aveva garantito la sua partecipazione finanziaria.

Nel corso degli anni '60, il mondo ebbe davanti le due gigantesche opere di scavo della galleria del Moncenisio e dell'istmo di Suez, che nell'immaginario collettivo erano destinate a un solo fine, quello di accorciare la distanza fra occidente e oriente, ma che soprattutto simboleggiavano l'epoca delle grandi scoperte tecnologiche e del dominio dell'uomo sulla natura.

Era il tempo del "positivismo", una filosofia a larga diffusione popolare, che sembrava in grado di dare una spiegazione e un significato al progresso, creando il convincimento che la scienza, con le sue applicazioni pratiche e le sue prospettive morali e sociali, avrebbe risolto i problemi dell'uomo, avviando una condizione di benessere e di pacifica convivenza. La ferrovia, con le sue conquiste, rappresentò in questo contesto uno dei principali emblemi dello sviluppo, contribuendo da protagonista a incentivare la percezione positiva dello sviluppo umano.

I lavori per il tunnel del Moncenisio furono assai complessi e richiesero studi accurati da parte dei migliori tecnici dell'epoca. Ad esempio, per evitare di estrarre acqua, si diede alle due gallerie in corso di scavo dalla parte piemontese e dalla parte francese una leggera pendenza verso l'imbocco. Ma furono soprattutto le macchine perforatrici, inventate dagli ingegneri Germain Sommeiller, Sebastiano Grandis e Severino Grattoni, a consentire di ultimare senza difficoltà la grande impresa: tali macchine utilizzavano l'energia idrica

per comprimere aria e trasmettere il movimento di perforazione con il quale si praticavano i fori da mina in galleria. Fu così possibile bucare la montagna senza gli usuali pozzi verticali di aerazione, che sarebbero stati irrealizzabili vista la profondità (Favaro, 1870). Aperto nel novembre 1869 il canale di Suez, la galleria del Moncenisio di 13,6 km fu inaugurata due anni dopo, nel settembre 1871. Il primo treno impiegò tra le due estremità del traforo 40 minuti, contro le 12 ore circa che occorre per percorrere la carrozzabile. Ma il progresso di tempo non era neppure paragonabile ai vantaggi nella spedizione di merci: tonnellate e tonnellate trasportate su un solo treno al posto di centinaia di carri trainati dagli animali. La testimonianza letteraria di Jules Verne è la più adatta per comprendere l'importanza di questo itinerario: il protagonista Phileas Fogg, insieme con il suo fidato aiutante, passava appunto dal Moncenisio per compiere *Il giro del mondo in 80 giorni*, nel romanzo pubblicato nel 1873.

Con le linee alpine l'Italia si era inserita pienamente nel transito ferroviario continentale e fin dal 1882, quando fu inaugurato il tunnel del Gottardo di 15 km, venne adottato dalle maggiori società europee un protocollo sull'unità tecnica delle strade ferrate, concordando l'uniformità sia delle opere fisse, come la sagoma delle gallerie e la misura dei sovrappassi, sia di locomotive e vagoni, che potevano così essere iscritti al "servizio cumulativo" e varcare le frontiere.

Rimasero tuttavia fuori da questa standardizzazione i segnali, e la difformità si complicò nel primo Novecento, poiché vennero adottati diversi tipi dell'elettrificazione. Un problema in corso di soluzione ai giorni nostri con gli elettrotreni politemensione e con le nuove linee ad alta velocità, realizzate con standard europei.

### La costruzione delle ferrovie secondarie

Con la costruzione della rete nazionale, si iniziò a comprendere quanto fosse importante il treno per il progresso e i piccoli centri cominciarono a richiedere a gran voce il loro collegamento ferroviario per tenere il passo dello sviluppo, come notava il giornalista e deputato Pacifico Valussi, attento osservatore della società italiana:

"son quasi continui i lagni che si muovono dalle città secondarie un giorno fiorenti sui danni ch'esse risentono dalle strade ferrate, le quali non fanno che rasentarle, e passando loro dappresso si portano seco una parte della vita locale di cui godevano, per accentrarla tutta alle maggiori città, dove le strade ferrate s'annodano" (Valussi, 1868).

I primi progetti si arenarono sulle difficoltà della finanza pubblica, ma nel 1873 iniziò la costruzione di ferrovie secondarie, con la concessione di alcune linee nel Veneto e con la formazione dei consorzi di comuni e province per concorrere nelle spese. Si trattava delle linee Legnago-



*Piacenza - Ponte Ferroviario sul Po*

Ponte sul fiume Po a Piacenza, nella ferrovia Milano Bologna. Ponti e gallerie rappresentarono nell'Ottocento e nel primo Novecento le maggiori creazioni della tecnica. Nelle gallerie l'Italia raggiunse il primato mondiale per lunghezza degli scavi.

Rovigo-Adria, Verona-Legnago, Mantova-Monselice, Vicenza-Thiene-Schio, Vicenza-Treviso, Padova-Cittadella-Bassano, Conegliano-Vittorio.

Alla fine degli anni '70, dopo molte discussioni, venne poi preparato un piano generale, che oltre alle ferrovie secondarie comprendeva anche quelle principali necessarie a completare la rete nazionale, sviluppando le linee di interesse regionale e locale per complessivi 6.000 km, con l'enorme spesa di 1.260 milioni di lire, da imputare sul bilancio del ministero dei Lavori Pubblici per il periodo dal 1880 al 1900. Il piano fu approvato con una legge del luglio 1879, in base alla quale le infrastrutture da realizzare vennero divise in quattro categorie. Per le tre categorie maggiori, le linee erano elencate nella stessa legge: al primo tipo appartenevano otto ferrovie che dovevano essere costruite per conto e a spese dello Stato: la Novara-Sesto Calende-frontiera di Pino sul Lago Maggiore legata al progetto del San Gottardo, la Terni-Rieti-L'Aquila, la Campobasso-Benevento, la Codola-Nocera; nonché la litoranea tirrenica Reggio Calabria-Paola-Castrocucco (nei pressi di Maratea) fino a Battipaglia, la Parma-Spezia e Sarzana, la Pontassieve-Faenza, la Roma-Sulmona.

Le 19 linee della seconda categoria erano costruite dallo Stato con il concorso obbligatorio dei comuni e delle province, tenuti a corrispondere in 20 rate annue 1/10 del costo: si trattava per esempio della Ivrea-Aosta, della Belluno-Treviso, della Ascoli-San Benedetto, della Teramo-Giulianova, della Campobasso-Termini, della Benevento-Avellino, della Taranto-Brindisi. Per la realizzazione delle 36 linee di terza categoria, come la Lecco-Como, la Piombino-Campiglia, la Ferrara-Rimini e la Sulmona-Campobasso, gli enti locali

dovevano invece concorrere per 1/5 nelle spese di costruzione. Infine il governo era autorizzato a costruire altri 1.530 km di ferrovie di "quarta categoria", denominate "ferrovie secondarie", che non erano individuate a priori nella legge, purché le province e i comuni ne provassero l'utilità e si impegnassero a contribuire alle spese dimostrando di possedere i mezzi: erano infatti tenuti a pagare i 4/10 del costo. Il primo ministro Agostino Depretis, nella preparazione del progetto, aveva escogitato lo stratagemma dei "chilometri liberi" in modo da dare speranze, ma senza precisi impegni, ai vari deputati locali, interessati a far includere le loro ferrovie nella legge; altrimenti la legge non sarebbe mai passata in Parlamento per i veti incrociati dei

campanilismi. Dopo alcune modifiche negli anni seguenti, altri 1.000 km di linee di quarta categoria vennero finanziati nel 1885, riducendo a 1/10 il concorso nella spesa da parte degli enti locali. In conseguenza di questa ulteriore agevolazione e per la notevole "fame" di strade ferrate in tutta la penisola, furono presentati numerosi progetti per 6.500 km di nuove linee secondarie, che richiesero la nomina di una commissione *ad hoc*, con l'incarico di operare una valutazione comparativa e di stabilire quali fossero i tronchi più necessari.

Il continuo dilatarsi delle spese, dovute alle pressioni locali, indusse infine lo Stato, nel giugno 1897, a sospendere gli aiuti per i tratti ferroviari non ancora avviati, incoraggiando invece l'iniziativa privata mediante la garanzia di un sussidio di 5.000 lire a km (poi aumentato) per un lungo periodo variabile da 35 a 70 anni. Molte delle ferrovie progettate e costruite in questo periodo erano a scartamento normale, altre a partire dal 1880 furono realizzate con lo scartamento ridotto, che consentiva raggi di curvatura meno ampi e pendenze più elevate limitando la necessità di costose opere d'arte come ponti e gallerie. Lo scartamento ridotto italiano fu attuato con una distanza tra le rotaie di 950 mm al posto dei 1.445 mm dello scartamento ordinario. Le reti più ampie con tale scartamento furono realizzate nelle regioni montuose del sud, in Lucania, Calabria, Sicilia e anche in Sardegna, cercando di portare il treno tra la popolazione come veicolo di progresso, sebbene la modesta quantità di traffico non giustificasse l'investimento. Inoltre si affermarono particolari sistemi di aderenza, come la ruota dentata nota con il termine di origine francese di "cremagliera", che resero

possibile collegare anche le cittadine situate in collina e sulle pendici delle montagne, le quali accrebbero i propri investimenti nel settore grazie alla facoltà di accendere mutui con la Cassa depositi e prestiti. In virtù del progresso tecnico e delle leggi che autorizzavano i finanziamenti, il treno arrivò a collegare tanti centri dell'Italia periferica, tra i quali si possono ricordare: Piazza Brembana e Clusone nelle valli bergamasche; Recoaro, Asiago e poi Cortina d'Ampezzo nelle Dolomiti; San Marino, Volterra, Vallombrosa, Montepulciano, Gubbio e Norcia nell'Appennino e nelle colline dell'Italia centrale; Castrovillari, San Giovanni in Fiore, Mammola, Cinquefrondi e Sinopoli nell'interno calabrese; Palazzo Adriano e Piazza Armerina, per ricordare soltanto due località toccate dalla fitta rete di ferrovie siciliane a scartamento ridotto; Mandas, Sorgono e Arbatax in Sardegna. Cercando di accontentare tutte le cittadine di cui era ricca l'Italia e gran parte delle zone del paese, si finì in qualche caso per eccedere nelle costruzioni ferroviarie con un alto esborso di denaro pubblico, proveniente dallo Stato e in misura minore dagli enti locali. L'anonimo autore di un articolo pubblicato nel febbraio 1893 sulla rivista di cultura «Nuova Antologia» affermava:

“il concetto predominante che ha determinato la costruzione delle strade ferrate italiane dalla formazione del nuovo Regno ad oggi, è stato quasi sempre più politico che tecnico ed economico. Finanziario non avrebbe potuto essere che in piccola parte. Ma se da principio un tale concetto era grandioso, altamente nazionale, non soltanto giusto ma necessario, più tardi andò di mano in mano impicciolendosi, fino a divenire quasi sempre piuttosto regionale che ragionevole” (“Nuova Antologia”, 1893).

Molte linee secondarie registrarono un prodotto chilometrico bassissimo, mostrandosi in deficit fin dall'inizio, perché costruite su itinerari dove il movimento era minimo per assecondare il municipalismo dei campanili, soprattutto dei deputati locali, che se ne facevano portatori basando non di rado le proprie campagne elettorali sulla promessa della realizzazione di ferrovie. Tale situazione determinò allora numerose critiche come quella della “Nuova Antologia”, ma occorre tenere conto che la ramificazione ferroviaria era uno sviluppo comune un po' a tutti i paesi: si pensi che in Francia le ferrovie secondarie arrivarono a superare i 20.000 km sui 40.000 km complessivamente realizzati.

Per tutto l'Ottocento e anche nel primo Novecento, infatti, si pensò che la locomotiva, come principale simbolo del progresso, dovesse arrivare a collegare ogni città e ogni paese. In una società ancora del tutto priva di automobili, il treno era l'unico mezzo di trasporto meccanico e risultava naturale vederlo come portatore di sviluppo e come legame indispensabile con la civiltà del proprio tempo.

Laddove non arrivavano rotaie, le persone e le merci erano costrette a spostarsi con esasperante lentezza a bordo dei carri trainati da animali, del tutto anacronistici in un mondo

in cui il nuovo era rappresentato dal ferro e dal vapore.

Le vicende delle costruzioni ferroviarie in Italia mostrano il grande sforzo compiuto dal paese per attrezzarsi dal punto di vista tecnologico. Gli ingenti investimenti per l'infrastruttura produssero e crearono una rete di binari in lungo e in largo per la penisola, che diede un importante contributo al progresso commerciale e industriale, creando inoltre uno specifico *know how* – si direbbe oggi – cioè una serie di competenze degli ingegneri e delle maestranze italiane, che a fine Ottocento avevano ormai colmato in buona parte il divario con i paesi più avanzati. Si era avviata la produzione di treni italiani, prima i vagoni, poi anche le locomotive, e si era creata una tecnica specifica per le gallerie alpine che risultavano le più lunghe del mondo.

I ferrovieri erano divenuti i lavoratori più numerosi e diffusi sul territorio nazionale.

Furono le loro agitazioni sindacali, insieme al sostanziale fallimento della gestione privata, a far statalizzare le ferrovie nel 1905, creando l'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato.

#### Riferimenti bibliografici

“Le strade ferrate italiane esaminate sotto l'aspetto finanziario” (1893), Nuova Antologia, vol. 28°, 299.

Brilli A. (2006) *Il viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale*, Il Mulino, Bologna, 132.

Cavour C. (1976) *Le strade ferrate in Italia*, a cura di Salvestrini A., La Nuova Italia, Firenze, 61.

De Biase C. (1940) *Il problema delle ferrovie nel Risorgimento italiano*, Società tipografica modenese, Modena, 166-167.

Favaro A. (1870) *Del traforo delle Alpi Cozie dal 1° gennaio 1869 al 31 marzo 1870 e di alcune questioni ad esso relative. Memoria letta alla R. Accademia di Scienze, Lettere ed Arti in Padova*, 5-8.

Ferraris C.F. (1911) “Ferrovie”, in *Cinquanta anni di storia italiana*, Hoepli, Milano, vol. I, 2.

Lattari Da Fuscaldo F. (1846) *Le strade ferrate e l'Italia*, Napoli, 4.

Maggi S. (2003) *Le ferrovie*, Il Mulino, Bologna, 52.

Maggi S. (2010) “Il primo apparecchio elettrico. Invenzione e diffusione del telegrafo”, in *Tecnica e spazio pubblico in Italia tra Ottocento e Novecento*, a cura di Ragusa A., Lacaita, Manduria, 169-193.

Schram A. (1997), *Railways and the formation of the Italian State in the nineteenth century*, Cambridge University Press, Cambridge.

Valussi P. (1868) “Le piccole città nel nuovo ordinamento d'Italia”, Nuova Antologia, vol. VIII, 541.

#### Referenze immagini

Le immagini di pagg. 7, 9, 10, 13 sono della collezione privata dell'Autore. L'immagine di pagina 8 è tratta da: Leoni, L. (1913) *Testo-atlante delle ferrovie e tramvie italiane*, Novara, Istituto geografico De Agostini. La Tabella di pag. 11 è tratta da Mitchell, B.R., (1998), *International Historical Statistics. Europe 1750-1993*, New York, pp. 673-677.





# 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](mailto:gimazzeo@unina.it); web: [www.dipist.unina.it](http://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'Italia<sup>1</sup>. 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 territori<sup>2</sup>. 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,



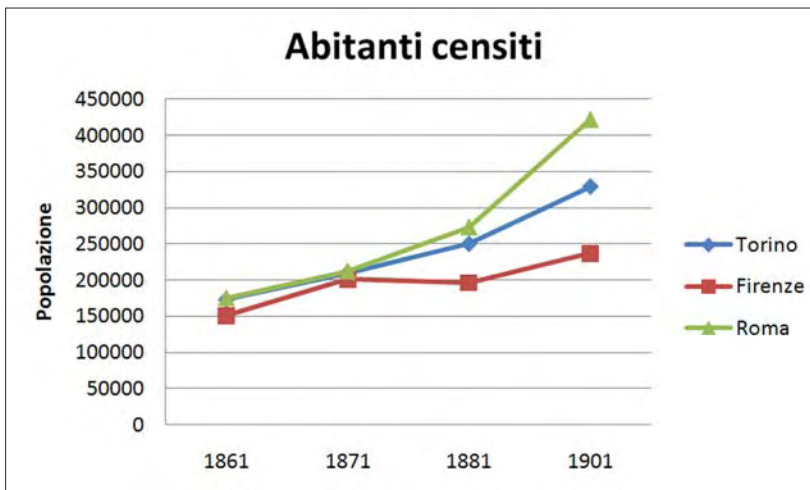
Estensione della rete ferroviaria italiana al 1861. I diversi tratti di ferrovia si sviluppano soprattutto all'interno dei diversi regni pre-unitari, con pochi tratti di collegamento interstatali.

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

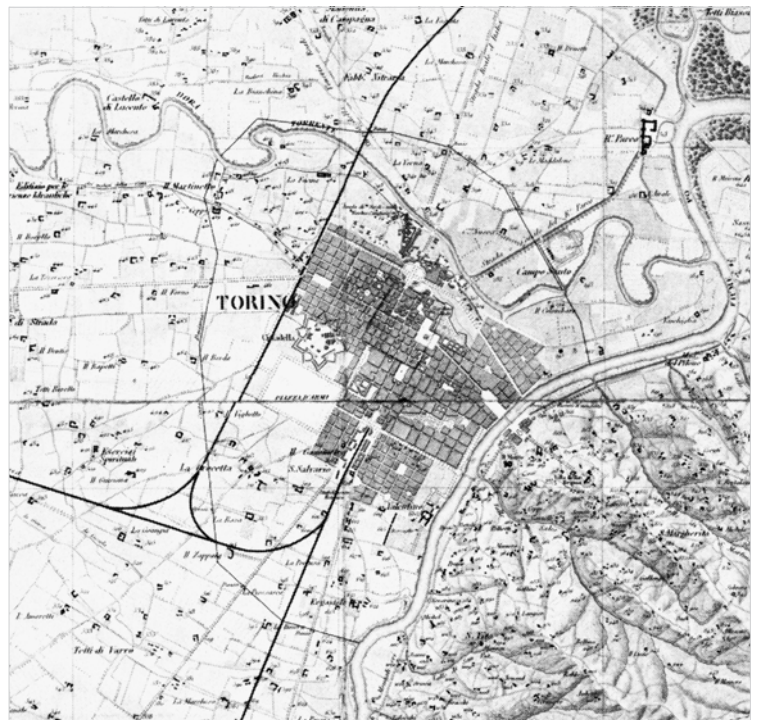
L'11 dicembre 1864 fu promulgata la legge che spostava la capitale da Torino a Firenze. La nuova nazione abbandonava quella che era divenuta nei decenni precedenti una splendida e moderna città, «dalle strade larghe e diritte, dai palazzi eleganti, idonei ad alloggiare ministri e legazioni straniere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

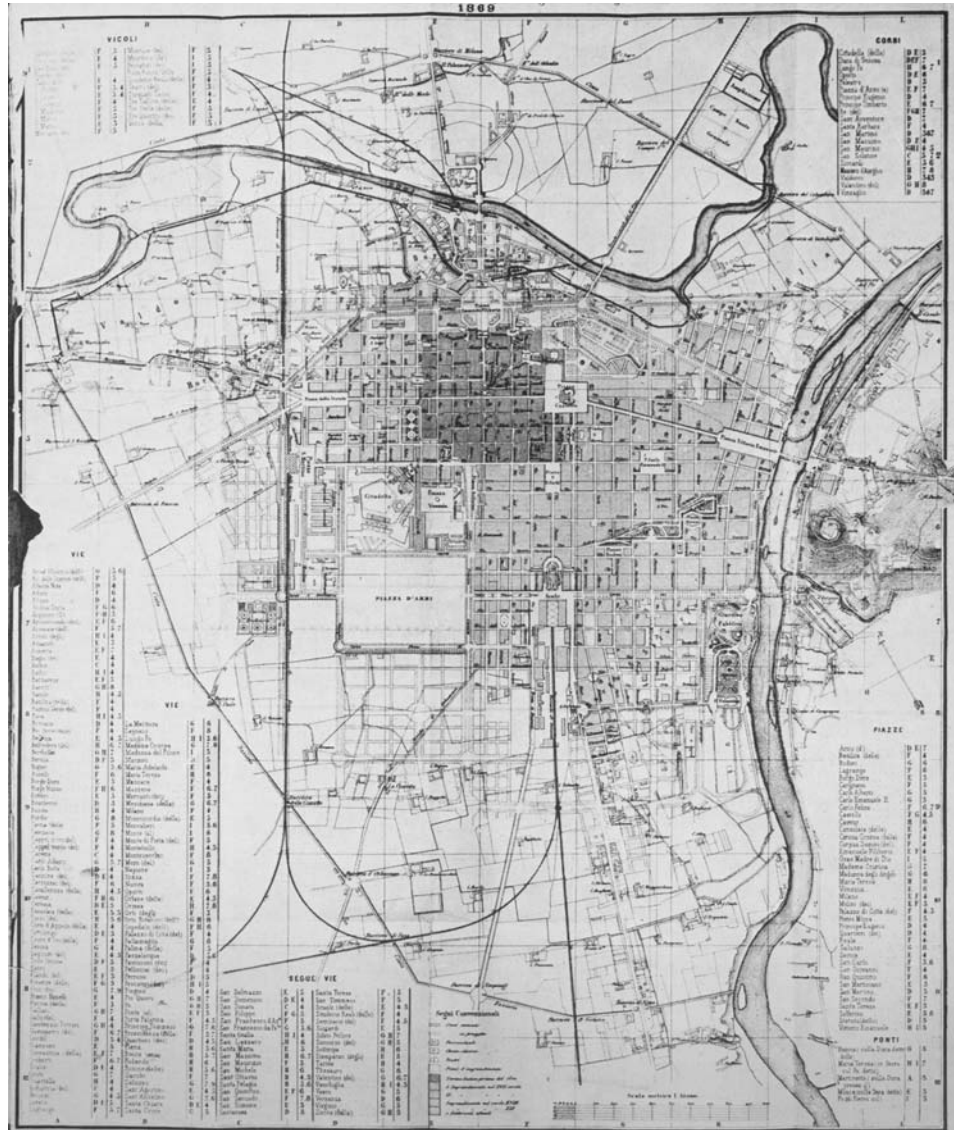




ne utilizzabile per lo sviluppo urbano. Nel 1853 fu assunta la decisione di posizionare proprio nell'area occidentale, a Porta Susa, la stazione della linea per Novara, allungata successivamente fino a Milano. Nella zona meridionale fu invece attestata la Stazione di Porta Nuova, capolinea del collegamento 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 indirettamen-



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 combustibile<sup>3</sup> 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 Mandracci 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, ristrutturata e rimodellata sul sostegno normativo urbanistico del primo piano regolatore generale (Piano unico regolatore e d'ampliamento, 1906-1908)» (Comoli Mandracci 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 Mandracci (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.

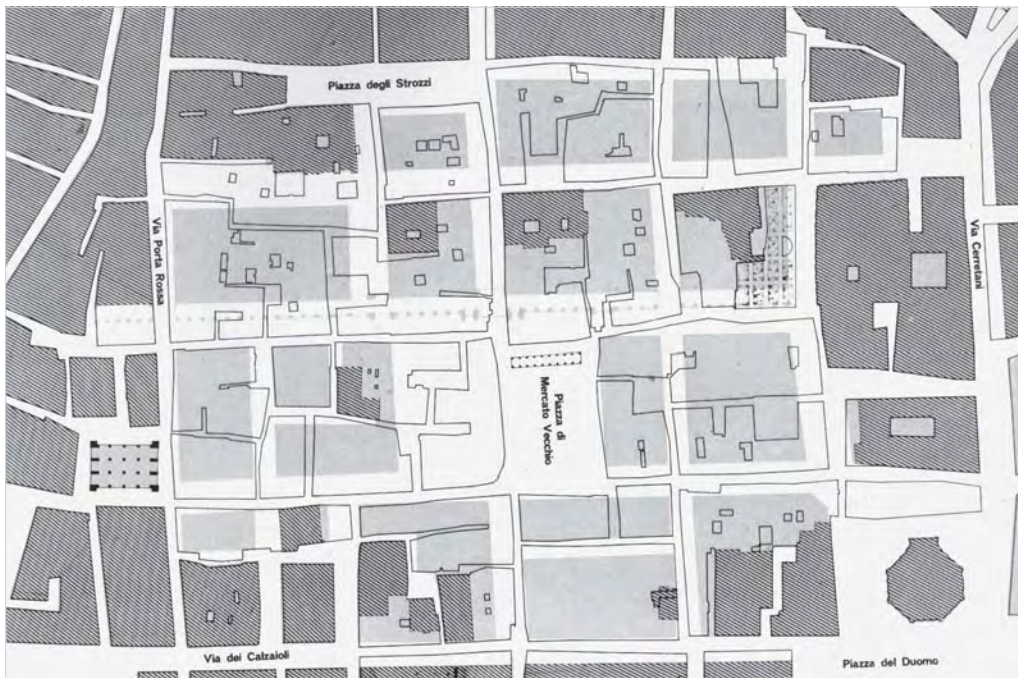
I progetti di riqualificazione vera e propria prendono l'avvio solo dopo la caduta dei Lorena e l'ingresso della città nel regno d'Italia, anche se, come per tutte le città italiane, i progetti si scontrano immediatamente con la scarsità delle risorse a disposizione. Per questo motivo al momento del



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 edilizia<sup>4</sup>.

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

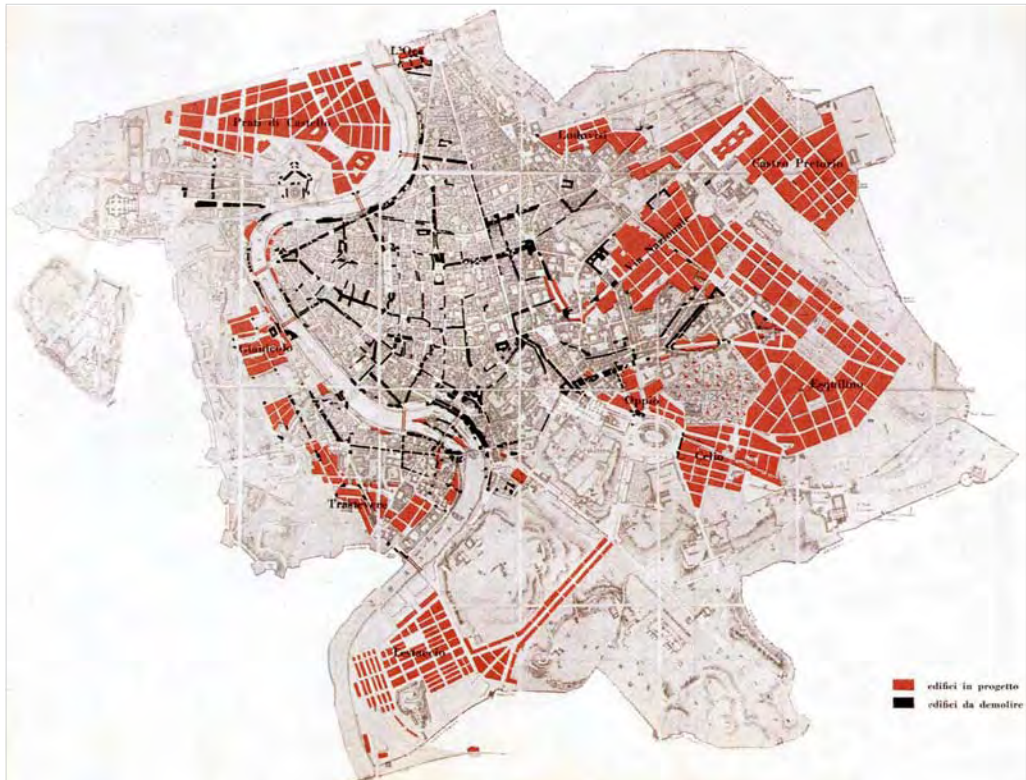


sociale e un peso non indifferente nel governo e nel parlamento nazionali. La buona sorte, infine, volle che questo gruppo di potere si trovasse a disposizione un architetto della statura del Poggi. Eppure, la conclusione dell'avventura fu un disastro finanziario, che si abbattè su Firenze stroncandone 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-



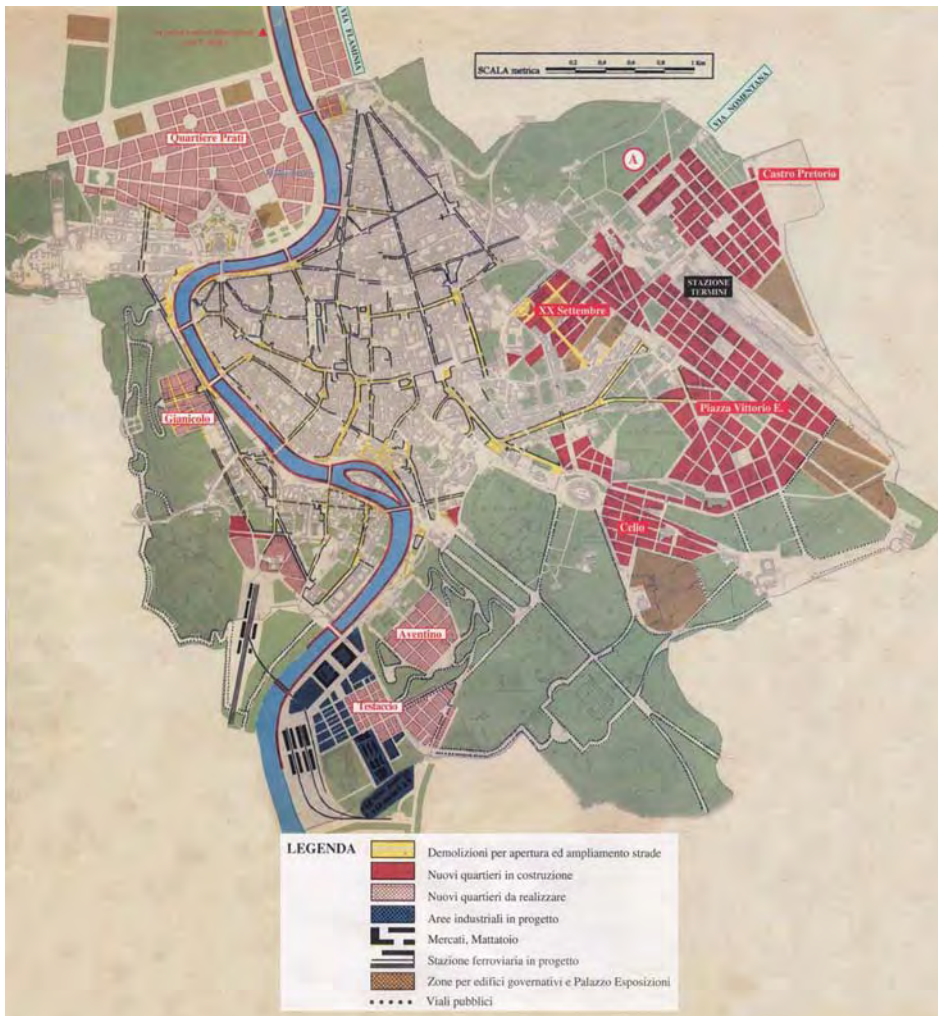
Il piano regolatore del 1873, mai approvato definitivamente, segnò il punto iniziale dell'espansione a 360 gradi della città di Roma. Tale scelta discese principalmente dalla pressione degli interessi immobiliari che si concentrarono sulla città.

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 Pietro<sup>5</sup> 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 movimento<sup>6</sup>. 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 (casarmerie, ospedali, prigioni, università e ministeri) che migliorassero l'efficienza della









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

- <sup>1</sup> 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).
- <sup>2</sup> "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).
- <sup>3</sup> 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).
- <sup>4</sup> "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.

<sup>5</sup> "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).

<sup>6</sup> 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).



# Infrastrutture e pianificazione nella Napoli dell'Ottocento

TeMA  
01.11

Trimestrale del Laboratorio  
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>  
ISSN 1970-9870  
Vol 4 - No 1 - marzo 2011 - pagg. 29-40

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

Sperimentazioni

© Copyright dell'autore.

## Infrastructures and Planning in Naples in Nineteenth Century

**Pasquale Rossi**

Università degli Studi "Suor Orsola Benincasa" di Napoli  
email: [pasquale.rossi@unisob.na.it](mailto:pasquale.rossi@unisob.na.it); web: [www.unisob.na.it](http://www.unisob.na.it)

Lo stato degli studi e delle ricerche sul tema della mobilità e delle infrastrutture, delle attrezzature pubbliche e dei relativi progetti – intrapresi da tecnici (ingegneri e architetti) operanti a Napoli nella metà dell'Ottocento – appare segnato da un generale apprezzamento delle linee operative indicate durante il regno borbonico, in particolare per quelle intraprese durante la reggenza di Ferdinando II (1830-59).

Dalle tracce di tendenza storiografica – sviluppate dalla scuola napoletana di storia dell'architettura a partire dall'ultimo quarto del Novecento (si veda la relativa bibliografia essenziale a margine del presente saggio) – appare netto un positivo processo di valutazione critica tendente ad affermare quanto la città partenopea segua con naturale propensione, nelle ipotesi generali, le possibilità di sviluppo urbano attive nei maggiori paesi europei e nelle relative capitali (Londra, Parigi, Vienna) alla metà del XIX secolo.

La costruzione di infrastrutture a scala urbana e territoriale, la conseguente rapida affermazione del progresso scientifico e dell'ascesa della classe borghese che incide nei processi di sviluppo urbano – dettate dall'ineluttabile attestazione della rivoluzione industriale e dalle evoluzioni tecnologiche, ma pure dalla crescita demografica e dall'avanzamento delle dinamiche di rendita fondiaria – influisce in modo determinante sulle possibili, e, a quel tempo, necessarie trasformazioni delle città storiche.

Sia pure lontani da qualsiasi tentazione di asservire, proprio nell'anno delle celebrazioni del centocinquantesimo dell'Unità d'Italia, a considerazioni anacronistiche e provinciali di possibile stampo filoborbonico, non si può non affermare che la politica di Ferdinando II – fondata su un modello amministrativo e burocratico piuttosto funzionale, abbinata a peculiari scelte di incentivi e privative atte ad attrarre capitali economici e investitori stranieri – risultasse all'epoca piuttosto all'avanguardia e al passo con le dinamiche di sviluppo presenti nei principali paesi anglosassoni e mitteleuropei.

Naples in the middle of nineteenth century is a "construction site" for industrial and residential development at the same of other great towns (London, Paris, Wien) that realized interventions in Europe. During the reign of Ferdinando II di Borbone (1830-59) were realized a project that provided for an industrial quarter at east and a residential part in the western city, and in the territory constructions provincial roads, bridge connection (Garigliano and Calore rivers), infrastructures and railways (Napoli-Portici, 1839).

After "Unit of Italy" (1861) same architects and engineers (Luigi Giura, Errico Alvino, Antonio Francesconi, Gaetano Genovese and others) that work in preceding regime will continue to project of construction city stand guarantor for the operational continuity.

In the second half of nineteenth century there will be many problems for to realize projects and planning until 1884 when begin special "Risanamento plan" after epidemic cholera problem.

In the 1887 the Municipality of Naples define a particular plan of a "Industrial District" that will be not realized in the same area that in the present wait for solution one more time.



Bisogna ricordare, tra l'altro, e l'aspetto non è affatto trascurabile, che dopo l'Unità d'Italia nella città partenopea si assiste alla conferma di una linea operativa intrapresa nel segno di una assoluta continuità per le iniziative attivate durante il regime precedente, sia in relazione allo sviluppo edilizio sia rispetto alle derivanti trasformazioni urbane e territoriali. Piuttosto a partire da questo periodo iniziano in modo inevitabile trattative e annosi dibattiti su iniziative che erano comunque spesso frutto di controverse scelte in relazione sia alle ipotesi di sviluppo locale – derivanti nel nuovo assetto politico unitario da leggi nazionali – sia alla difficoltà di attrazione di capitali economici da investire in politiche di crescita e di sperimentazione.

In tal senso la legge nazionale n. 2359 del 25 giugno del 1865 che imponeva ai proprietari contribuzioni inerenti l'esecuzione dei lavori pubblici per opere di "pubblica utilità" rappresenta un primo, sia pur incompleto passo, per avviare le dinamiche di ristrutturazione dei centri storici. Negli anni successivi, come è possibile confrontare dagli studi di settore senza possibilità di essere smentiti, seguiranno proposte di cosiddetti piani di "ingrandimento", "ampliamento", "abbellimento", che anticiperanno le ipotesi degli uffici tecnici e/o i concorsi locali per definire "piani regolatori", spesso inevasi o emendati da varianti, delle principali città italiane.

Basti citare a titolo esemplificativo il "Piano Regolatore per Firenze Capitale" (1865), il "Piano di Ampliamento della Città di Torino" (1866) e il "Piano Regolatore di Roma Moderna" (1873) (Sica, 1977; Gravagnuolo, 1994), ma anche nel 1871 il "Concorso per il Piano Regolatore di Napoli" (Alisio, 1978).

Con l'Unità d'Italia inizia pertanto un contestuale processo di unificazione della rete della mobilità nazionale che però non può essere disgiunto dalle dinamiche di sviluppo dei centri storici in relazione alla crescita demo-

grafica e all'industrializzazione. Dai centri storici al territorio – in un quadro complessivo che vede anche la produzione di "teorie generali sull'urbanizzazione", uno dei temi privilegiati anche dai grandi maestri del Movimento Moderno nel secolo successivo – si stabilisce l'occasione per creare un sistema integrato di collegamento che, sino a quel momento, era rimasto frammentato all'interno dei territori e dei confini degli stati preunitari della penisola italiana.

Dai contributi sul tema, anche di settori disciplinari differenti, emerge un dibattito che riguarda molteplici aspetti racchiusi ineluttabilmente nello stesso periodo storico e presenti in tutto l'occidente europeo: dalle soluzioni in tema di mobilità alle analisi di crescita economica, dalle dinamiche di sviluppo industriale alla necessità di verificare in modo opportuno "l'arte di costruire le città" come diretta conseguenza delle dinamiche sociali e demografiche.

Real Ufficio Topografico, "Pianta della Città di Napoli", 1828; dettaglio. Collezione privata.







Le stazioni ferroviarie sul corso Garibaldi (già via dei Fossi) delle linee Napoli-Portici (1839) e Napoli-Caserta (1842). Litografia, (dis.) Capozzi, (inc.) Lucioni, pubblicata e tratta da A. Buccaro "Istituzioni e trasformazioni urbane nella Napoli dell'Ottocento", 1985.

Per completare un quadro più che variegato, multiforme, aperto e definibile come "globalizzato" *ante litteram* occorre aggiungere anche altri caratteri ed elementi dell' "eclettico" mondo ottocentesco, che affonda le sue radici nell'Illuminismo e ne eredita alcuni caratteri prevalenti: esotismo, "grandi viaggi", manualistica e relativa ampia diffusione editoriale, tema del "giardino" e della "città", sperimentazioni tecnologiche e nuovi caratteri costruttivi. Così come allo stesso tempo trovano sviluppo aspetti del tutto nuovi derivanti anche dalle scoperte scientifiche e dall'innovazione tecnologica che comportano l'adozione di nuovi materiali nelle costruzioni con la conseguente diffusione dei tracciati ferroviari sul territorio insieme alla sperimentazione di nuovi linguaggi artistici e ai tentativi di pianificazione per lo sviluppo della città.

Da un punto di vista sociale si riscontra la definitiva affermazione di una classe borghese e imprenditoriale che determinerà, in conseguenza di logiche economiche e fondiari, la trasformazione urbanistica dei grandi centri storici.

Sarà privilegiata la costruzione di luoghi e servizi per l'accoglienza dei sistemi di trasporto, siti di commercio, cultura e svago (stazioni ferroviarie, porti, mercati, caffè letterari, musei, biblioteche, parchi urbani, etc.), ma anche la progettazione di strutture sanitarie, di sicurezza, di rappresentanza e funzione statale e dei cosiddetti "luoghi della memoria".

Dagli ambiti locali ai settori a dimensione regionale si manifesterà la necessità di infrastrutture da e per i principali centri cittadini su tutto il territorio nazionale secondo una logica unitaria dopo il 1861, per quella che sino a quel momento era stata concepita a livello progettuale solo attraverso ambiti nazionali e territoriali proprio per la parcellizzazione e i limiti derivanti dai confini degli stati preunitari.

Nel caso dell'Italia meridionale è opportuno ribadire che le politiche di sviluppo territoriale (strade, ponti, attrezzature pubbliche) coltivate durante il regno borbonico, basate su una efficiente organizzazione tecnico-amministrativa, avevano una evidente derivazione dei procedimenti intrapresi durante il Decennio Francese (1806-1815), quando il controllo dei lavori pubblici nel territorio era affidato a istituzioni e settori contraddistinti da una capillare organizzazione, valga in tal senso citare in questo contesto il "Corpo di Ponti e Strade", i cui carteggi archivistici esistenti presso l'Archivio di Stato di Napoli costituiscono una preziosa testimonianza del periodo (Buccaro, 1985; Buccaro, 1992). Altra non trascurabile riflessione, che incide nei processi di crescita delle città dopo la Restaurazione del 1815, è che, nello stesso periodo francese, le politiche di alienazione dei beni ecclesiastici espresse tramite la Legge di Soppressione degli Ordini Religiosi (1808) portarono all'incameramento di strutture conventuali e monastiche di raro pregio architettonico che



vivranno negli anni seguenti nuovi usi e spesso saranno adatte anche a fini produttivi (tabacchifici, manifatture tessili, etc.) oltre che di pubblico servizio (Rossi, 2007).

### Prima dell'Unità d'Italia: il regno di Ferdinando II di Borbone (1830-1859)

Napoli alla metà dell'Ottocento rappresenta, in modo emblematico, una sorta di un "cantiere" aperto in relazione a un possibile sviluppo industriale con elementi e dati di avanguardia paragonabili agli interventi intrapresi in Europa per la crescita economica, sociale e civile.

Le opere urbane, l'organizzazione burocratica e tecnico-amministrativa, le idee di sviluppo della città di Napoli con l'ipotesi di creazione di un quartiere occidentale (residenza aristocratica e borghese) e di uno orientale (industrie e case per operai), l'inizio della costruzione di una rete di collegamenti stradali in città e ferroviari nel territorio, la costruzione di ponti (sul Garigliano, sul Calore, etc.) sono la cifra delle iniziative avviate durante il regno di Ferdinando II di Borbone (1830-1859).

In tale contesto appare altresì utile ricordare che nel 1839, una data simbolica, Ferdinando II: indica le "Appuntazioni per l'Abbellimento della Città di Napoli" (una sorta di piano regolatore riferito evidentemente nella denominazione ai *plans d'embellissements* francesi), stabilisce la creazione di un "Consiglio Edilizio di Città" (una struttura composta da

tecnici e amministratori, capace di attuare i progetti secondo possibili direttive di sviluppo preventivamente individuate) e inaugura il primo collegamento ferroviario nella penisola italiana (la linea "Napoli-Portici") che avvicinava la città all'antica *Hercolaneum* e alla Reggia di Portici, una delle mete privilegiate del "Grand Tour" a partire dal 1738 (scoperta degli scavi), una delle principali testimonianze della civiltà antica, un *topos* della letteratura di viaggio.

Contestualmente negli anni Quaranta dell'Ottocento inizia il dibattito sullo sviluppo industriale da realizzarsi in un'area che, sin dalle origini appariva poco adatta allo sviluppo residenziale per la presenza di paludi e di numerosi corsi d'acqua evidenti nella cartografia secentesca della città.

Ne emerge pertanto un confronto generale che riguarda soluzioni in tema di mobilità e infrastrutture collegate allo sviluppo industriale e alla necessità di verificare una possibile pianificazione per soddisfare le esigenze di una popolazione sempre più numerosa che si spostava nei centri urbani. In dettaglio per quanto riguarda l'ambiente partenopeo la situazione complessiva presenta una ricchezza di elementi, come emerge da numerosi rilievi storiografici e contributi specialistici, tanto da apparire un vero e proprio laboratorio all'avanguardia formato da tecnici di spicco, aperti alle istanze culturali del tempo e operanti in tutta Italia.

A tal proposito occorre ricordare che negli anni Cinquanta dell'Ottocento in Europa il dibattito teorico troverà esiti operativi nei progetti di G.E. Haussmann per Parigi (1853), di L. Forster e poi Lohr per Vienna (1857), di I. Cerdà per

La Stazione Centrale delle Ferrovie, in piazza Garibaldi, realizzata dopo l'Unità d'Italia su progetto di Nicola Breglia e di Alfredo Cottrau. Cartolina in collezione privata.





Barcellona (1859). E in tal senso la classe professionale napoletana appare aperta e attenta alle esperienze urbanistiche citate. La costruzione della "città borghese" diventa un modello di riferimento e l'informazione da bollettini specialistici, gli scambi professionali e i "viaggi tecnici" diventano fondamentali per una verifica dello stato dell'arte dei lavori urbani intrapresi altrove ma soprattutto uno straordinario strumento di aggiornamento; un momento di verifica delle innovazioni tecnologiche e costruttive la possibilità di contattare aziende o produttori di brevetti per l'edilizia per importare i nuovi materiali. È in pratica quello che accade appunto nel caso di architetti comunali napoletani: Luigi Giura che studia i sistemi costruttivi dei ponti in Belgio (Parisi, 2003), Antonio Francesconi che a Parigi apprende le innovazioni di cantiere e i termini legislativi e burocratici di un intervento che diventerà per una generazione di tecnici una sorta di paradigma operativo da proporre e sperimentare (Rossi, 1998); e ancora, Carlo Paris che proporrà l'acquisto di "globi di cristallo" in Belgio per l'illuminazione a gas nell'ambito della sistemazione di via Toledo (1848-1860).

Sulla scorta del "piano di abbellimento" borbonico all'interno della città di Napoli saranno realizzati, tra il 1840 e il 1880, alcuni assi urbani: la via dei Fossi (ora corso Garibaldi tratto meridionale e via C. Rosaroll), il rifacimento della via Toledo, la via Duomo, il corso Vittorio Emanuele (già "strada delle Colline"). Con la realizzazione di queste strade si ponevano pertanto le premesse – sia pure in un contesto parziale – per la definizione del piano dettato da Ferdinando II alle strutture tecniche e amministrative operanti in città.

La prima arteria è progettata in seguito alla costruzione delle stazioni ferroviarie, la strada Garibaldi (già dei Fossi) stabilisce un collegamento tra la Marina e Foria seguendo l'antico tracciato della murazione aragonese. Iniziata nel 1839 con studi di fattibilità e affidata alla direzione di Luigi Giura, sarà completata definitivamente intorno al 1863, con la collaborazione di Antonio Francesconi, del fratello Pasquale e di Carlo Parascandolo, così come testimoniano alcuni docu-



Interno della Stazione Centrale (demolita nel 1957) con la copertura in ferro e vetro realizzata su progetto di Alfredo Cottrau (da Alisio, Buccaro, 2000).

menti custoditi presso l'Archivio Storico Municipale di Napoli. La "strada delle Colline" – iniziale denominazione del corso Maria Teresa (oggi Vittorio Emanuele) – rappresenta uno dei percorsi di maggiore importanza nella città ottocentesca. Concepita come una vera e propria tangenziale di collegamento urbano a larga scala, adagiata sui crinali delle colline, si estende dalla chiesa di Santa Maria di Piedigrotta sino all'Infrascata (attuale piazza Mazzini).

Nelle ipotesi iniziali – poi scartate, probabilmente, per oggettive difficoltà di costruzione nella zona a ridosso del valone della Sanità – doveva collegare attraverso Materdei anche con Capodimonte, cercando di stabilire un legame con la strada dei Ponti Rossi e condurre definitivamente all'Albergo dei Poveri. La costruzione fu intrapresa nel 1853 e completata soltanto dopo il 1873, come testimoniano



alcuni disegni esecutivi relativi al secondo tratto della strada. Il percorso determinerà, già a partire dal 1859, le premesse per la definizione a valle della zona occidentale di un quartiere per la classe aristocratica e borghese; ma l'aspetto più interessante della vicenda è l'emanazione di un rescritto che doveva impedire la costruzione di edifici a valle della strada per salvaguardarne la panoramicità.

La via collinare per tale aspetto ambientale, affacciata sul golfo, viene definita nelle cronache del tempo come "il più bel loggiato del mondo".

I lavori furono diretti dagli architetti municipali Errico Alvino (Bruno, De Fusco, 1962), Luigi Cangiano, Antonio Francesconi, Francesco Saponieri, sostituito poi da Pasquale Francesconi (Rossi, 1998) e da Francesco Gavaudan (Rossi, 1997). Altra strada di particolare importanza è via Duomo. L'idea di costruire la "strada passante pel Vescovato", nasce per facilitare i collegamenti con la chiesa madre napoletana ma costituisce allo stesso tempo il tentativo di decongestionare la parte antica della città e stabilire un nuovo percorso diretto tra la via Foria e la via Marina.

Il progetto improntato su un'asse privilegiato nord-sud, anch'esso panoramico (dalla Reggia di Capodimonte al mare nelle iniziali ipotesi progettuali), viene risolto con una lieve pendenza che assicura il superamento dell'articolazione dei dislivelli dei tre "decumani".

Nel caso della strada del Duomo bisogna ricordare che si tratta dell'unica via di costruzione ottocentesca che altera il disegno originario dell'antico nucleo di fondazione dell'antica città storica (risalente al V secolo a. C. e dal 1995 considerata dall'UNESCO come Patrimonio Mondiale dell'Umanità).

Allo stesso tempo rappresenta un primo caso di sventramento, coevo agli interventi parigini voluti da Napoleone III; l'allargamento dell'antico cardine (costituito, in senso ortogonale alla linea di costa, dalla via di San Giuseppe dei Ruffi, dalla strada dell'Arcivescovado e da via San Giorgio ai Mannesi) fino alla misura di 60 palmi comportò demolizioni (chiese di Santo Stefano ai Mannesi e Santa Maria di Porta Coeli) e rifacimenti di antichi edifici storici (chiesa di San Giorgio Maggiore e Palazzo Como), mutilati secondo criteri, diffusi nella cultura

architettonica del tempo, per nulla rispettosi della stratificazione architettonica e della tutela dei monumenti.

La strada fu eseguita parzialmente (sino all'attuale piazzetta del Museo Filangieri) tra il 1853 e il 1880 sotto la direzione di Antonio Francesconi e Luigi Cangiano e completata, sino alla via Marina, soltanto durante i lavori di risanamento dopo il 1885 nel contesto del piano straordinario.

Tutte queste opere, programmate ed eseguite per circa quarant'anni a cavallo dell'Unità d'Italia, trovano rappresentazione nella Pianta del Comune di Napoli (1872-80), la carta dove è compreso tutto lo sviluppo cittadino ottocentesco prima dei radicali sventramenti di fine secolo.

F. Schiavoni e altri, "Pianta del Comune di Napoli (1872-80)"; dettaglio dell'area a ridosso della Stazione Centrale. Copia a stampa con le indicazioni relative al Piano del Rione Industriale del 1887; collezione privata.





Ritornando al cruciale passaggio politico unitario, si segnala che nel maggio del 1861 il Consiglio Comunale di Napoli, ribadendo gli intenti già citati del Consiglio Edilizio, redige un "Rapporto intorno alle Opere Pubbliche", sottolineando

la necessità di intervenire sul territorio cittadino, e indicando "secondo il loro grado d'importanza" i lavori da compiersi. Oltre ai temi già analizzati si trovano indicazioni di altre opere: prolungamento del corso Garibaldi (dal largo San Francesco sino all'Albergo dei Poveri); "Strada dalla Maddalena a quella dell'Arenaccia"; collegamento del Corso Vittorio Emanuele con via Toledo (attraverso il Vico Concezione Montecalvario) e con il Vomero (per il Petraio).

Il Municipio di Napoli confermando una linea operativa di sostanziale continuità, introduce tuttavia nuovi elementi; non è un caso comunque che le proposte indicate circa un ventennio prima, non saranno mai messe in discussione, ma piuttosto integrate alla luce di nuove esigenze di sviluppo della città.

Lo stesso Municipio bandirà però concorsi, che non sempre avranno pratica attuazione.

Si ritroveranno pertanto studi e idee per la progettazione del quartiere occidentale, da destinare alle classi aristocratiche e borghesi, e per quello orientale, da sistemare a zona operaia in relazione anche alle numerose industrie e opifici già collocati nel sito.

Sarà progettata la sistemazione del lungomare (attuale via Francesco Caracciolo), isolando la Villa Comunale (già Reale), stabilendo così un piacevole percorso che segue la linea costiera e con una biforcazione che porta a Piedigrotta (attuale viale Antonio Gramsci).

Il completamento dell'opera, che però non rientrava nei piani borbonici, sarà compiuto, attraverso numerose elaborazioni, soltanto nel 1883 (Alisio, 1989). E ancora, saranno intraprese soluzioni per il prolungamento di via Toledo sino al Museo Nazionale, realizzando, mediante la rettificazione della salita delle Fosse del Grano (attuale via E. Pessina), anche la costruzione di un nuovo quartiere per abitazioni borghesi.

Si affronterà con forza il problema del risanamento dei quartieri bassi della città, contigui alla linea di costa, poiché il degrado degli insediamenti abitativi, diventato ormai insostenibile per la presenza di numerosi fondaci, era accentuato soprattutto dalla mancanza dei più elementari servizi di urbanizzazione (acquedotto, fognature, pavimentazione stradale, arredo urbano).

Il dibattito e il concorso per la creazione di una nuova strada, possibilmente rettilinea sui modelli

di intervento già sperimentati in Francia, durerà per circa un trentennio, ma non troverà alcuna soluzione. Né tantomeno avrà esito il concorso per il 'Piano Regolatore delle Opere Pubbliche' del 1871.

Ricostruzione grafica del "Piano del Rione Industriale" del 1887 su una copia della "Pianta Schiavoni" (legenda a pag. 40).

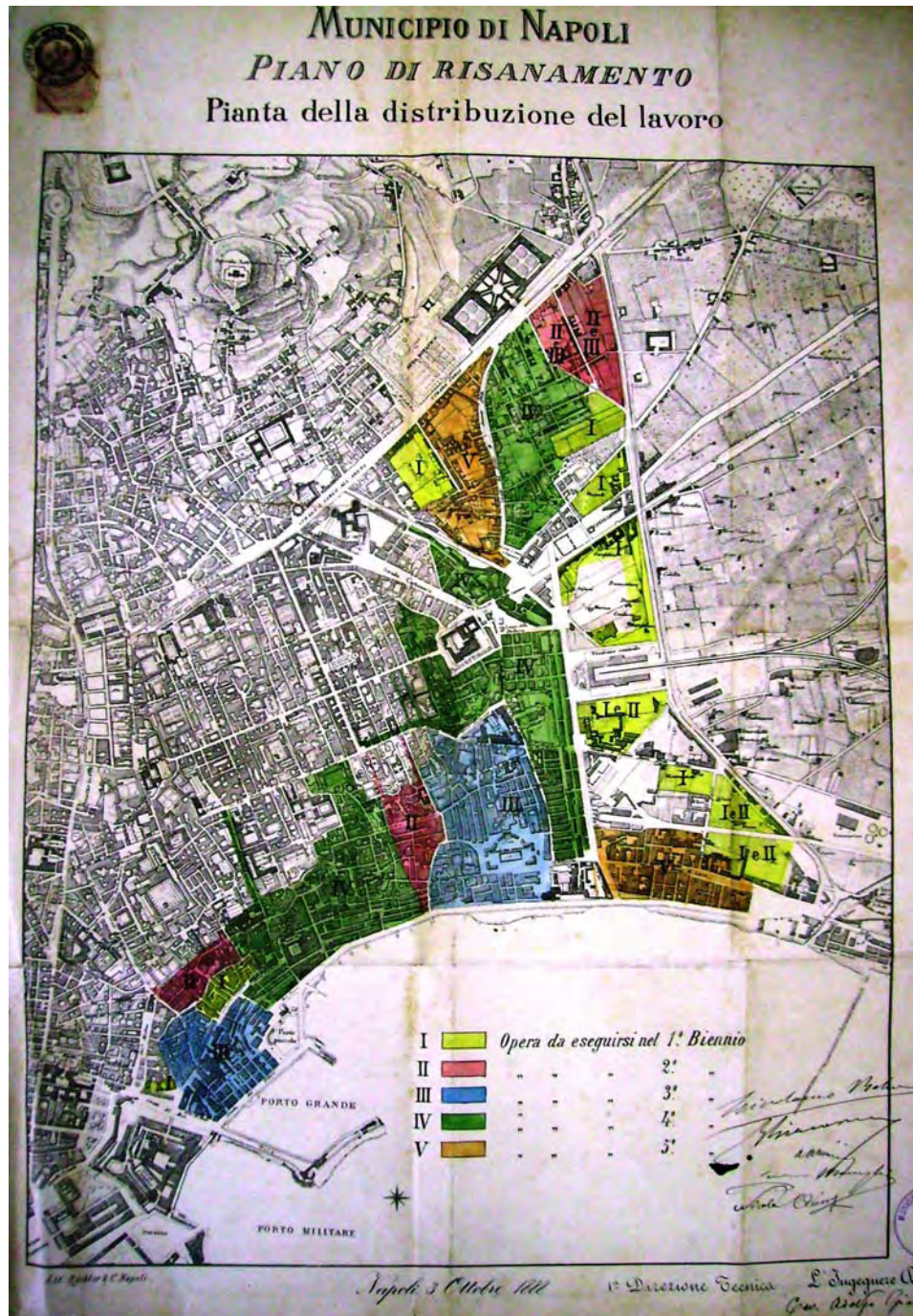




Si assisterà in questo periodo a una larga partecipazione dei professionisti cittadini al dibattito sulla trasformazione della città, con una copiosa produzione editoriale con "memorie a stampa", confermando, peraltro, una consuetudine assai diffusa tra i professionisti napoletani, di elaborare e proporre alle autorità cittadine piani d'intervento per procurarsi concessioni ed appalti. In alcuni casi si verificheranno soltanto interventi parziali a fronte di quelli più generali previsti dai progettisti, che sono anche il risultato della difficoltà di gestione di rapporti tra la committenza pubblica e l'imprenditoria privata. Ad accentuare lo stato di crisi è anche la difficoltà della pubblica amministrazione ad espropriare immobili e suoli ai privati, se non in condizioni del tutto eccezionali. Dallo studio dei progetti emerge comunque il limite di una classe professionale che in esecuzione di radicali interventi misconosceva la salvaguardia dell'ambiente in una città ricca di stratificazioni e di opere d'arte.

Le proposte, mai eseguite integralmente, e talvolta oggetto di continue varianti sino allo stravolgimento dei piani originari, sono l'esito di difficoltà amministrative e burocratiche, influenzate prevalentemente dall'atteggiamento speculativo delle classi imprenditoriali.

In questo periodo, ricco di fermenti e progetti, risultano numerosi i tentativi di intervento e di pianificazione urbana. Sono nient'altro che il risultato di nuove istanze sociali e culturali inserite in un contesto economico di indubbia crisi; i nuovi temi (quartiere Museo, strada tra stazione ferroviaria e centro cittadino, piano regolatore delle opere pubbliche, sistemazione del lungomare e quartieri di ampliamento) rappresentano il passaggio dalla cultura urbanistica ferdinandea, centralista e decisionale, a quella



Adolfo Giambarba, "Municipio di Napoli. Piano di Risanamento. Pianta della distribuzione del lavoro", 3 ottobre 1888; (rielaborazione cromatica su litografia Richter & C. Napoli). Napoli, Archivio Notarile (si ringrazia Gian Giotto Borrelli per la cortese segnalazione). Nel disegno è indicato il programma decennale per la realizzazione delle opere, da eseguirsi a cura della "Società per il Risanamento" e con la supervisione della direzione tecnica municipale.

di stampo nazionale che, non sempre confortata da adeguate leggi operative, comporta difficoltà amministrative e burocratiche e inevitabili ritardi nella realizzazione delle opere (Alisio, 1992). Sullo sfondo è presente in modo incisivo il tema del risanamento urbano, evidenziato con costanza e

accuratezza dagli studi di Marino Turchi (1808-1890), con una notazione particolare per il famoso testo *Sull'igiene pubblica della Città di Napoli* del 1861, ristampato l'anno successivo con una appendice sui "Progetti di architetti napolitani per migliorare e ampliare la città di Napoli" (Turchi, 1862).

Anche l'immagine della città, il disegno dell'architettura, il recupero dell'edilizia esistente diventa un tema cardine. Occorre ricordare infatti che a Napoli, prima del processo unitario per regolamentare l'opera dei tecnici e offrire un indirizzo alla progettazione delle facciate degli edifici da costruire sulle nuove strade furono prestabiliti dallo stesso Consiglio Edilizio i "Precetti d'Arte".

Si tratta di indicazioni normative che diventeranno uno strumento imprescindibile per tutti gli architetti operanti in città e che contribuiranno a stabilire un codice di intervento unitario caratterizzato generalmente dalla simmetria e da prospetti con fasce disegnate come lesene senza ordine architettonico, lievi bugnati e semplici inquadrature decorative iterate su finestre e balconi.

Un elemento distintivo dell'immagine della città ottocentesca e delle facciate degli edifici collocati a fronte strada. Ne deriverà – come del resto è possibile ancora osservare, a meno di alterazioni e trasformazioni ai piani terra, lungo le cortine di edifici prospicienti le strade costruite nella metà del secolo – un aspetto classicheggiante, ripetuto ed eseguito in piena osservanza a questi dettami, che rappresentavano un vero e proprio regolamento edilizio. Una normativa che resterà in vigore per almeno un ventennio anche dopo l'Unità d'Italia.

Nel settembre del 1860 Giuseppe Garibaldi, nel suo periodo di governo *pro tempore*, a garanzia delle opere intraprese e nel rispetto della classe dirigente locale, ratificò con un decreto dittatoriale gli indirizzi urbanistici del regime precedente (cfr. *Collezione delle leggi e dei decreti emanati nelle provincie continentali dell'Italia meridionale durante il periodo della dittatura dal 7 settembre al 6 novembre 1860*. Decreto n. 61).

Su questo tema, in un momento politico particolarmente delicato, il 12 dicembre 1860 il Consiglio Edilizio propose allo stesso scopo un documento sullo "Stato delle Opere Pubbliche" che costituiva un inventario degli interventi sino ad allora compiuti e un promemoria dei lavori da eseguirsi. In questa dettagliata relazione la ripresa dei lavori urbani era auspicata fortemente per la "salute pubblica", l'"abbellimento" e il "decoro" della città e per garantire una continuità operativa ai tecnici municipali che avevano lavorato sino ad allora al controllo del territorio.

Questi tecnici – architetti e/o ingegneri della scuola napoletana – costantemente citati nelle fonti documentarie e dalla storiografia, a vario titolo, contribuiranno alla ristrutturazione della città e alla progettazione di infrastrutture territoriali necessarie allo sviluppo industriale, al traffico e ai commerci anche dopo il 1861.

### **Dopo l'Unità d'Italia: dai piani regolatori e/o industriali al "risanamento della città"**

Come è apparso sinora al lettore, nell'analisi sintetica sin qui riportata per lo sviluppo della città di Napoli nell'Ottocento, non è possibile indicare una soluzione di continuità tecnica e operativa dopo la proclamazione dell'Unità d'Italia.

Piuttosto la lettura degli eventi mentre appare definita da una sorta di stabilità tecnica – sono gli stessi architetti e ingegneri a operare negli uffici e nelle circoscrizioni definite in età borbonica – d'altro canto appare contrassegnata da una difficoltà operativa per naturali problemi contingenti (crisi economica e assenza di una pianificazione adeguata ai tempi). E così la "questione igienica" denunciata da Marino Turchi nel 1861 continua a trascinarsi sino al 1871 quando sarà emanato dal Municipio il bando per il "Concorso del Piano Regolatore della Città di Napoli" che resterà però senza vincitori. Rimarrà irrisolto il tema della "Strada Centrale" – già proposto nel 1862 e poi qualche anno dopo – che doveva collegare la Stazione Centrale delle Ferrovie con il centro cittadino (via Toledo e dintorni) ma soprattutto il problema della demolizione dei fondaci (oltre un centinaio di strutture di edilizia spontanea prive di basilari condizioni igienico-sanitarie), cresciuti a dismisura nel tempo prevalentemente nell'area di fondazione medievale e a ridosso della linea di costa, evidenziato drammaticamente proprio per quantità e precarietà in un "Rapporto di censimento e bonifica" del 1866 prodotto dal Comune di Napoli.

Si arriverà purtroppo alla drammatica epidemia di colera del 1884 e alla nota storia del "Risanamento della città di Napoli" (Alisio, 1980).

Nel contesto del presente saggio appare invece interessante riportare una proposta che ribadiva la destinazione industriale dell'area orientale cercando di coniugare al meglio il tema di uno sviluppo edilizio da destinare alle classi meno abbienti e la necessità della creazione di un sistema integrato di mobilità e trasporto per lo sviluppo della produzione e del commercio.

Infatti insieme alla bonifica della paludosa area orientale si proponeva la creazione di un canale navigabile che – cercava di convogliare le millenarie acque sotterranee del sito – avrebbe costituito uno snodo essenziale per facilitare il passaggio di merci tra ferrovie e porto e incentivare la destinazione produttiva, mai abbandonata, prevista nell'area.

Nel 1887 si tenta di razionalizzare quindi questa parte di territorio cittadino cercando nel contempo di regolamentare lo sviluppo urbano e di costituire un organico polo produttivo con un anomalo quanto interessante "Piano Regolatore del Quartiere Industriale", che tra l'altro trova rappresentazione significative non solo nella cartografia ufficiale (su tutte la nota "Pianta Schiavoni" usata dal Municipio) ma anche nelle mappe tascabili per i turisti in visita alla città. È il caso della carta pieghevole stampata dalla Litogra-





“Lo sventramento i nuovi rioni e le ampliamenti della Città di Napoli secondo i progetti definitivi legalmente approvati” (mappa a stampa turistica, pieghevole); dettaglio dell’area orientale. Richter & C°. Litografi-Editori, primo quarto del Novecento. Napoli, Archivio Storico Diocesano.

fia Richter & C. che aveva sede e punto vendita presso i portici della chiesa di San Francesco di Paola in piazza Plebiscito. Oltre al Piano del Rione Industriale, che conferma le ipotesi di sviluppo borbonico, è indicato il Rione Margherita, una sequenza di blocchi edilizi posizionati lungo la linea di costa in un’area compresa tra il bacino di carenaggio orientale e i Granili (la struttura progettata da Ferdinando Fuga nel 1779 e purtroppo demolita dopo la seconda guerra mondiale).

Per questo “Piano Regolatore Industriale” bisogna ricordare che il tentativo di sistemare, intorno agli anni Sessanta, l’area orientale era stato già intrapreso con un piano residenziale operaio proposto da Luigi Giura e una contestuale proposta di realizzazione fatta dall’appaltatore Antonio Gabrielli, aggiornata poi in una seconda fase dai fratelli Francesconi; si cercava così di legare le problematiche del quartiere orientale con progetti di interventi residenziali di tipo borghese (a occidente), secondo una logica di interessi

che comunque privilegiava il capitale fondiario. Si pensava allo stesso tempo di dare una sistemazione ad un’area posta in diretta relazione con l’asse costiero cercando di regolamentare la crescita dell’impianto urbano in prossimità della linea di costa, dove erano già stanziati i vari stabilimenti produttivi.

Nell’area orientale – limitata a nord dalla strada di Poggioreale e a sud dai complessi architettonici della zona del Carmine e dai Granili, prospicienti il mare – si erano concentrate, come si è detto, a partire dalla prima metà dell’Ottocento, oltre alle principali fabbriche siderurgiche anche sedi di manifatture privilegiate, in particolare per prodotti di ceramica ma anche concerie di pellame e manifatture tessili.

Ed è proprio questa particolare concentrazione produttiva unita alla presenza delle stazioni di testata dei collegamenti ferroviari che suggerisce agli amministratori della città, sin dal 1882, la stesura di articolati piani di programmazione urbana tesi a favorire lo sviluppo e la crescita industriale del luogo. Nel 1884, in seguito allo scoppio dell’epidemia di colera che investirà i quartieri bassi della città (Porto, Pendino, Mercato, Vicaria), si tenterà di risolvere organicamente il problema della formazione di una “zona industriale” posta in diretto rapporto con gli interventi di risanamento del centro cittadino.

Adolfo Giambarba, ingegnere capo dell’Ufficio Tecnico Comunale, nel 1884 presenta un primo progetto in cui si prevedeva: «(...) che uno dei tre rioni del quartiere orientale “denominato industriale”, separato interamente dagli altri da una fascia verde – a somiglianza di quanto si era fatto a Londra ed a Parigi – fosse destinato ad accogliere gli appositi impianti degli stabilimenti. Confinante a nord con la via vecchia Poggioreale ed a sud col muro finaziere e con la ferrovia Napoli-Castellam-mare, questo rione era stato disegnato a grandi zone di suoli, tagliate da tre strade principali e da una serie di strade secondarie normali alle prime.

Sulle strade principali era previsto l’impianto di un doppio binario ferroviario che, congiungendosi a quelli già esistenti della linea romana e dell’altra per Castellammare, doveva facilitare il trasporto delle materie prime occorrenti per le varie industrie nonché quello dei prodotti delle industrie medesime.

Tale proposta venne stralciata però dal piano definitivo del risanamento ma poi, nello intento di far godere anche ad essa i benefici della legge 15 gennaio 1885, il 29 maggio successivo, su proposta della Giunta del sindaco Nicola Amore veniva nominata una Commissione cui si conferiva l’incarico di studiare il modo di bonificare l’ampia area di terreno posta al di là della Stazione Centrale, per farvi sorgere, dopo la bonifica, un quartiere industriale.» (Russo, 1960).

La Giunta deliberò in tal senso il 30 dicembre 1885, senza però ottenere l'approvazione governativa. Nella seduta del 12 ottobre 1887 il Consiglio Comunale di Napoli torna a discutere del «Piano regolatore del quartiere industriale», specificando le linee di intervento progettuali e ribadendo la necessità della realizzazione del piano per equiparare il progresso industriale e commerciale di Napoli a quello delle altre città d'Italia.

Il piano – realizzato da tecnici ed esperti dell'area amministrativa locale quali Giusso, Arlotta, Semmola, Cimmino, Cigliano, Campodisola, Filangieri e Giambarba – era strutturato attraverso una rete di collegamenti stradali che permetteva lo sviluppo e l'ampliamento degli opifici già presenti nell'area e stabiliva, inoltre, una rete di binari di servizio ferroviario comunicanti con i centri di produzione, la stazione centrale e il porto mercantile.

La commissione consiliare incaricata di redigere il progetto propose anche la creazione di un canale navigabile che, attraversando in senso longitudinale il quartiere, permetteva facilmente il trasporto delle merci e allo stesso tempo risolveva il problema della bonifica dell'area con sbocco a mare delle acque presenti nella zona. La foce del canale navigabile – largo 20 metri e affiancato da due strade alzaie ampie rispettivamente 8 metri – era stabilita a ridosso della scogliera dei Granili ad una profondità di 5 metri dal pelo medio del mare, permettendo così il libero movimento delle acque che da sempre rappresentavano un elemento di “malsania” del luogo.

Si prevedevano anche una serie di sottopassaggi, di cui uno – posto nei pressi del gazometro e dell'opificio Guppy – era sormontato da un ponte girevole. Per realizzare il canale e risolvere le difficoltà tecniche derivanti dalle condizioni geomorfologiche del luogo fu stabilita una misura di 5 metri in media al di sotto del mare e fu predisposta una bonifica da predisporre col metodo della colmata.

Il progetto del «nuovo rione industriale» – così come è possibile leggere dagli Atti del Consiglio Comunale di Napoli del tempo – si divideva in tre parti: «La prima, obbligatoriamente limitata dal termine del rione Arenaccia orientale, verso sud ed est, estendesi al di là della ferrovia delle Puglie; la seconda è formata dalle aree limitrofe al canale navigabile con la relativa rete stradale, nonché dal canale stesso con le due cale per sbarco ed imbarco o stazione per i navigli; la terza è costituita da tutta quella estensione di terreno che trovasi tra la Stazione Centrale in via Arenaccia (tronco meridionale) e la via dei Granili.»

Oltre alla valenza produttiva nel piano erano previste nuove abitazioni destinate alla classe operaia cercando così di risolvere un annoso problema già discusso più volte, a partire dal 1861, in animate sedute del

Consiglio Comunale. Il piano “Regolatore del nuovo Rione Industriale”, che avrebbe probabilmente diversificato le coordinate dello sviluppo economico cittadino, fu approvato all'unanimità con delibera del Consiglio Comunale (12/10/1887) e inserito come opera di risanamento nei fondi di spesa assegnati dalla legge speciale del 15 gennaio 1885.

La deliberazione – che oltre tutto poteva sollevare un problema di inapplicabilità per lo sfruttamento di risorse della legge di risanamento nella costruzione di un rione industriale, così come accadde anche per lo sviluppo del nuovo quartiere previsto al Vomero – venne successivamente respinta dal Ministero dell'Interno, poiché i fondi risultavano comunque tutti impegnati per le opere nel centro cittadino.

La storia dell'area orientale napoletana, una questione irrisolta, ancora oggi, è tutta da scrivere.

“Preliminare di Piano” della Giunta del Comune di Napoli, sindaco N. Polese, 1992. Dettaglio della tavola relativo alla zona industriale e dell'area della “Compagnia Napoletana Gas”.





**Riferimenti bibliografici**

- Alisio G.C. (1979) *Urbanistica napoletana del Settecento*, Edizioni Dedalo, Napoli.
- Alisio G.C. (1978) *Lamont Young. Utopia e realtà urbana nell'urbanistica napoletana dell'Ottocento*, Officina, Roma.
- Alisio G.C. (1980) *Napoli e il risanamento. Recupero di una struttura urbana*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli.
- Alisio G.C. (1989) *Il lungomare*, Electa Napoli, Napoli.
- Alisio G.C. (1989) *Il Vomero*, Electa Napoli, Napoli.
- Alisio G.C. (1992) *Napoli nell'Ottocento*, Electa Napoli, Napoli.
- Alisio G.C., Buccaro A. (2000) *Napoli millenovecento. Dai catasti del XIX secolo ad oggi; la città, il suburbio, le presenze architettoniche*, Electa Napoli, Napoli.
- Bruno G., De Fusco R. (1962) *Errico Alvino architetto e urbanista napoletano dell'800*, Arte Tipografica, Napoli.
- Buccaro A. (1985) *Istituzioni e trasformazioni urbane nella Napoli dell'Ottocento*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli.
- Buccaro A. (1992) *Opere pubbliche e tipologie urbane nel Mezzogiorno preunitario*, Electa Napoli, Napoli.
- Buccaro A. (1995) "Architettura e urbanistica dell'Ottocento", in (a cura di Pugliese Carratelli G.) *Storia e Civiltà della Campania. L'Ottocento*, Electa, Napoli, pp. 117-204.
- Cutolo A. (1932) *Il Decurionato a Napoli (1807-1861)*, Itea, Napoli.
- D'Ambra R. (1889) *Napoli antica*, Cardone, Napoli.
- De Fusco R. (1971) "Architettura e Urbanistica dalla seconda metà dell'Ottocento ad oggi", in *Storia di Napoli*, SEN (Società Editrice Napoletana), Cava dei Tirreni, X, 278-279.
- De Seta C. (1981) *Le città nella storia d'Italia. Napoli*, Laterza, Bari.
- Di Stefano R. (1972) "Storia Architettura e Urbanistica", in *Storia di Napoli*, SEN, Cava dei Tirreni, IX, 647-743.
- Gravagnuolo B. (1994) *La progettazione urbana in Europa 1750-1960. Storie e teorie*, Laterza, Bari.
- Mangone F. (2010) *Centro Storico, Marina, e Quartieri Spagnoli. Progetti e ipotesi di ristrutturazione della Napoli storica. 1860-1958*, Grimaldi & C. Editori, Napoli.
- Papa R. (1990) *Napoli. Un secolo di urbanistica*, Di.pi.S.T. - Università degli Studi di Napoli Federico II, Napoli.
- Parisi R. (2003) *Luigi Giura 1795-1864*, Electa Napoli, Napoli.
- Petrella B. (1990) *Napoli. Le fonti per un secolo di urbanistica*, Di.pi.S.T. - Università degli Studi di Napoli Federico II, Napoli.
- Rossi P. (1997) "Il Neorinascimento e l'Ecclettismo: architettura e architetti" in (a cura di Alisio G.C.) *Civiltà dell'Ottocento. Architettura e urbanistica*, catalogo mostra, Electa Napoli, Napoli, 106-118.
- Rossi P. (1998) *Antonio e Pasquale Francesconi. Architetti e urbanisti nella Napoli dell'Ottocento*, Electa Napoli, Napoli.
- Rossi P. (2007) "Monasteri e conventi a Napoli nella seconda metà dell'Ottocento: analisi delle stratificazioni architettoniche, ipotesi di progetto e nuove funzioni", in (a cura di Valerio A.), *I Luoghi della Memoria. II. Istituti religiosi femminili a Napoli dal 1600 al 1861*, Edizioni Voyage Pittoresque, Napoli, 37-75.
- Russo G. (1960) *Il risanamento e l'ampliamento della città di Napoli*, Società per Risanamento di Napoli, Napoli.
- Russo G. (1960) *La città di Napoli dalle origini al 1860*, Società per Risanamento di Napoli, Napoli.
- Russo G. (1966) *Napoli come città*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli.
- s.a. (1861) "Rapporto intorno alle opere pubbliche della Città di Napoli pel Consiglio Comunale", Napoli.
- Sica P. (1977) *Storia dell'Urbanistica. L'Ottocento*, Laterza, Roma-Bari.
- Turchi M. (1861) *Sull'igiene pubblica della Città di Napoli*, Migliaccio, Napoli.
- Turchi M. (1862) *Sull'igiene pubblica di Napoli. Osservazioni e proposte*, Morano, Napoli.
- Venditti A. (1961) *Architettura neoclassica a Napoli*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli.

**Referenze immagini**

La legenda della figura a pag. 35 (elaborazione grafica del Piano del Rione Industriale del 1887) è la seguente: in verde: la zona mista (residenza-industrie); in arancione: la lottizzazione decisa con il Piano di Risanamento; in marrone: le possibili nuove espansioni di edilizia residenziale destinata alla classe operaia, in azzurro: il previsto canale navigabile, punto di confluenza delle acque della zona e antico alveo già indicato nella secentesca veduta del Baratta come "Fiume Sebeto". Sul canale navigabile era previsto anche un ponte girevole (area circolare centrale) per facilitare le comunicazioni tra la zona portuale e quella ferroviaria. Si nota nella mappa anche l'ipotesi di costruzione di una trentina di blocchi edilizi, disposti su due file, lungo tutto il fronte mare ("Rione Margherita di Savoia"). Una proposta più volte ribadita in numerosi progetti di sistemazione dell'area portuale orientale dopo il 1861.



# Le Ferrovie e la costruzione dell'Italia Unita

TeMA  
01.11

Contributi

Trimestrale del Laboratorio  
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>  
ISSN 1970-9870  
Vol 4 - No 1 - marzo 2011 - pagg. 41-50

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

© Copyright dell'autore.

## Railways and the Making of Italian Unification

**Laura Facchinelli**

Direttore Rivista Trasporti & Cultura (Venezia-Verona)  
e-mail: [laura.facchinelli@alice.it](mailto:laura.facchinelli@alice.it); web: [www.trasportiecultura.net](http://www.trasportiecultura.net)

La costruzione dell'Italia unita è strettamente legata alla storia delle ferrovie. Subito dopo la proclamazione del Regno d'Italia, superate finalmente le precedenti divisioni in tanti diversi Stati, si diede avvio a un progetto organico di costruzione della rete che ancor oggi costituisce la spina dorsale del nostro sistema ferroviario. Al tempo stesso è stata proprio la ferrovia, nel corso dei decenni (da protagonista assoluta, prima che altri mezzi di comunicazione venissero inventati), a collegare, a mettere in relazione, a rendere possibili gli spostamenti delle persone e delle merci, a creare dunque le premesse della crescita sul piano economico, sociale e culturale del nostro Paese.

### Le prime ferrovie nella penisola italiana

A pochi anni dall'apertura, in Inghilterra, della prima linea ferroviaria della storia<sup>1</sup>, il treno iniziò a circolare anche nella penisola italiana. La prima linea venne realizzata nel Regno delle due Sicilie (uno Stato che, con molta lungimiranza, già nel 1818 aveva tenuto a battesimo la navigazione a vapore) e fu quella da Napoli a Granatello di Portici. Lunga 7 chilometri e 411 metri, quella ferrovia venne aperta ufficialmente il giorno 3 ottobre 1839, con festeggiamenti sfarzosi e grande affluenza popolare. Progettista della ferrovia fu l'ingegnere francese Armand Bayard de la Vingtrie, che aveva chiesto la concessione nel gennaio 1836. La linea era stata costruita con capitali pure francesi e le locomotive, denominate "Bayard" e "Vesuvio", erano state costruite in Inghilterra, a Newcastle, su prototipi di Stephenson. Tale fu l'entusiasmo suscitato da quella prima ferrovia, che nei tre mesi fino al 31 dicembre 1839 viaggiarono in treno oltre 130.000 persone.

A parte quei pochi chilometri sperimentati nel Regno delle due Sicilie, la prima grande ferrovia costruita nella penisola italiana fu quella fra Milano e Venezia, nel Regno Lombardo-Veneto, che apparteneva all'Impero d'Austria. Quando ave-

The making of the Italian unification is strictly connected to the history of railways.

Some lines were born few years after the invention of the train, starting with the Napoli-Portici line (1839). There were short and separated sections built independently by each State.

Milano-Venezia was the first big railway built in the peninsula, within the Lombard-Venetian Empire belonging to the Austrian Empire.

The improvements of railways in Europe were an indicator of rapid advance of land ways of communication but, at the same time, they enhanced the backwardness of the Italian situation.

However, the idea of unification of the peninsula, at least territorial, to be accomplished by a network of railways, was born for the most far-seeing minds: the matter of railways during the Risorgimento dealt with the creation of the national conscience.

The project for a national network of railways started after the overcoming of the divisions in different states that led to the proclamation of the Kingdom of Italy.

From 1861 to 1865 the constructive effort was considerable.

The important line Bologna-Ancona-Foggia, the Roma-Napoli via Cassino, the Roma-Orte-Ancona and the "Porrettana" from Bologna to Firenze were led to the end. Especially important was the period between 1865 and 1885.

In 1865 was promulgated the law for the administrative unification of the Kingdom to give an order to railways and, in the same year, the network was divided between four big societies.

After the creation of the spine of the country, was the turn of Alps.

The first big tunnel was realized in that period: the Cenisio tunnel (finished in 1871).

In 1884 the Gottardo tunnel was created, while the Sempione tunnel would have become effective in 1906. Meanwhile the creation of more than 6000 km of secondary railways was financed. The government reorganized in 1885 the Italian railways: the lines were concentrated in two networks disposed lengthwise in the peninsula.

The Conventions had a sixty years long duration divided into three periods of twenty years: the cancellation of contracts was possible at the end of each period.

In 1905, the first deadline, the management of railways was adopted by a single State company.

Further interesting things as events concerning steam locomotives, carriages and train stations are connected with the development of the infrastructure.

Small and medium-sized train stations laid down in a unique model in the whole nation created a common visual language.

Big cities stations designed as architectonic projects that started to be part of urban scenography, intensified on the symbolic plane the role of unification and develop accomplished by railways.





L'inaugurazione della Napoli-Portici in un dipinto di Salvatore Fergola.

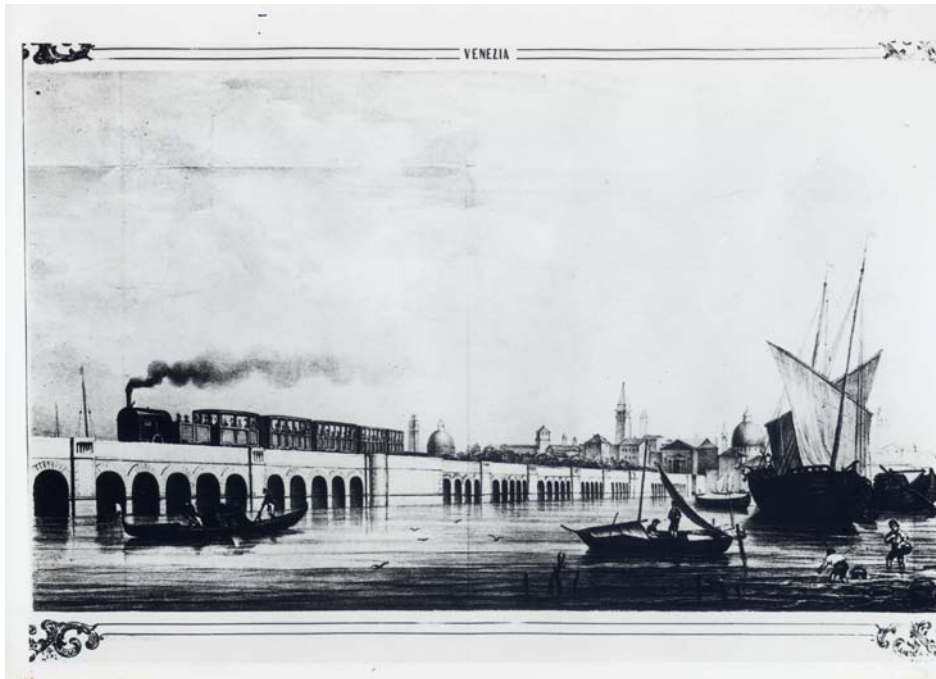
vano iniziato a svilupparsi le prime grandi strade ferrate, l'Austria aveva compreso molto presto le potenzialità insite nel nuovo mezzo di comunicazione e aveva progettato una serie di collegamenti ritenuti fondamentali.

Il sistema ferroviario dell'Impero prese avvio con l'Imperial Regia Privilegiata Ferrovia Ferdinandea del Nord (da Vienna a Bochnia, verso il confine russo, e con allacciamenti con la nascente rete in territorio prussiano). La concessione venne rilasciata nel 1836. Alla fine del decennio vennero rilasciate, fra le altre, le concessioni per la linea Milano-Monza e per la "Privilegiata Strada Ferrata Ferdinandea Lombardo-Veneta" che doveva collegare, appunto, le città di Milano e Venezia. L'imperatore autorizzò la costituzione di una pubblica società di azionisti. Per la redazione del progetto venne assunto l'ingegnere Giovanni Milani.

I problemi da affrontare, per un'impresa di così vaste proporzioni, iniziavano dalla scelta del tracciato: una questione cruciale della quale si discusse a lungo. Fra le tre soluzioni proposte si scelse il tracciato che si sviluppava più a nord e toccava le principali città del Regno, floride per ricchezza, commerci e opere d'arte: proprio quella condizione lasciava prevedere un notevole movimento sia di viaggiatori che di merci. Tuttavia la logica della "via più breve" venne sacrificata, sotto la spinta di molteplici pressioni, per non scontentare la città di Bergamo. Si dovettero affrontare, da un lato, le questioni relative al finanziamento dell'opera, dall'altro i problemi tecnici e, dato che c'erano ben pochi precedenti nel campo delle costruzioni ferroviarie, le soluzioni erano tutte da inventare. Il progettista dedicò buona parte delle energie a un'opera davvero singolare: il ponte sulla laguna di Venezia, necessario per collegare la città di Venezia alla terraferma. I lavori per la costruzione della linea presero

avvio nel 1841; il ponte sulla laguna, costituito da 222 archi per una lunghezza complessiva di 3.600 metri, venne ultimato nel 1846; il treno poté compiere l'intero percorso fino a Milano nel 1857. Su un percorso di 285 chilometri, il viaggio durava circa dieci ore (la linea era a binario unico, pertanto nelle stazioni erano previste lunghe soste per l'incrocio dei treni procedenti in senso inverso). Il collegamento diretto fra Rovato e Treviglio (tagliando via, dunque, Bergamo) sarebbe stato realizzato solo nel 1879. I progressi compiuti dalle ferrovie in diversi paesi d'Europa, che segnavano un rapido progresso delle vie di comunicazione terrestri, accentuarono l'arretratezza della vita italiana, chiusa in ambito regionale e restia ad accogliere le innovazioni della tecnica moderna e le forme più libere ed aperte di iniziativa economica. Mentre, per esempio, in Inghilterra e in Francia si avviavano piani organici di costruzioni ferroviarie, in Italia nell'anno 1848 esistevano poco più di 300 chilometri di linee, e si trattava in genere di brevi tratti, separati tra loro, che per lo più servivano a collegare la capitale con la villa o il palazzo regio dei dintorni. Alla Napoli-Portici seguì la Milano-Monza, poi la Pisa-Livorno e la Torino-Moncalieri, primo tratto del collegamento fra Torino e il porto di Genova. Faticosamente, per mancanza di capitali, di ferro, di carbone e di officine, si affiancarono anche collegamenti di maggiore importanza economica, come la Firenze-Empoli-Pisa: era la ferrovia Leopolda, che si allacciava al porto di Livorno.

Nei congressi e nelle pubblicazioni di vario tipo, intanto, si discuteva ampiamente il problema ferroviario. Nel 1841 Carlo Cattaneo (1841) sottolineava che le ferrovie costituivano un poderoso strumento di pubblica e privata prosperità. Nel 1845 il conte Carlo Ilarione Petitti pubblicò una vasta



Il ponte ferroviario sulla laguna veneta.

opera dedicata alle ferrovie. Petitti era convinto che la costruzione di un'ampia rete ferroviaria, opportunamente collegata con i porti principali della penisola, potesse svolgere la duplice funzione di restituire all'Italia buona parte dei traffici per l'Oriente e di contribuire a stringere relazione fra le città e le regioni della penisola, creando una comune atmosfera patriottica, pur senza intaccare l'autonomia dei singoli Stati.

Dall'opera del Petitti prese spunto, nel 1846, Cavour in un saggio pubblicato in una rivista edita a Parigi. Ponendo la questione ferroviaria sul piano politico, in vista dell'unità nazionale, Cavour affermava che si doveva pensare a grandi linee interconnesse, anziché a linee piccole e separate, come invece si era fatto in alcuni Stati.

Le prime linee erano state costruite per collegare le capitali con i luoghi di villeggiatura dei rispettivi sovrani, poi le mire politiche avevano indotto a progettare linee ferroviarie in funzione delle esigenze belliche. Importante era, invece, soddisfare gli interessi di tipo commerciale. Nonostante i criteri di regionalità seguiti dai singoli Stati fra i quali era suddivisa la penisola italiana, i governi – secondo Cavour – dovevano preoccuparsi di collegare anzitutto le capitali con il principale porto dello Stato: Milano con Venezia, Torino con Genova, Firenze con Livorno, Roma con Civitavecchia. Nonostante tutto, nei convegni e nelle pubblicazioni in tema di ferrovie, si veniva formando l'istinto politico degli italiani. Si andava delineando, nelle menti più lungimiranti, l'idea di un'unità almeno territoriale della penisola, resa possibile dalla creazione di una rete ferroviaria. In tal modo la questione ferroviaria, e quindi un fatto di natura principalmente economica, venne ad inserirsi nella formazione

della coscienza nazionale, durante tutto il periodo del Risorgimento. Fra la prima e la seconda guerra di indipendenza si accelerò il ritmo delle costruzioni ferroviarie, soprattutto nel Piemonte, che raggiunse gli 800 km di linee, pari alla metà delle linee esistenti dell'intera penisola. Il collegamento di Torino con la città di Genova e col suo porto venne ultimato nel 1853: l'impresa realizzata era assai impegnativa, comprendendo la costruzione di diverse gallerie per attraversare gli Appennini, mentre la pendenza del tracciato avrebbe reso necessario l'impiego di locomotive accoppiate, i cosiddetti "mastodonti dei Giovi". Nel frattempo veniva compiuta anche la Piacenza-Bologna, che nei disegni dell'am-

ministrazione austriaca doveva servire a collegare le linee lombardo-venete (Milano-Venezia e Milano-Monza) con quelle toscane. Collegare il porto di Livorno a Firenze e Firenze a Bologna significava la possibilità di intervento militare dall'Adriatico al Tirreno: forti furono le pressioni degli austriaci, ma la linea Porrettana sugli Appennini sarebbe stata portata a termine in un'Italia già unita.

A proposito dell'Impero Austro-ungarico, va ricordato che nel 1857 venne aperto all'esercizio il collegamento fra la capitale, Vienna, e Trieste, che costituiva lo sbocco sul Mare Adriatico. Tre anni più tardi, con l'apertura della Trieste-Venezia, si poté viaggiare in treno da Milano e Venezia fino a Vienna. Tornando alla penisola italiana, in quegli anni erano in costruzione alcune linee dello Stato Pontificio, mentre nel sud il governo borbonico aveva interrotto ogni attività (però Ferdinando II aveva fatto costruire, nel 1840, la prima officina ferroviaria, quella di Napoli Pietrarsa, destinata alle riparazioni, e in seguito anche alla costruzione di locomotive).

### Il Regno d'Italia e lo sviluppo della rete

Alla realizzazione di un programma organico di costruzioni ferroviarie si giunse, in Italia, solo con l'unificazione politica di gran parte della penisola, attuata nel 1861. Si trattava di correggere le scelte fatte in passato in base alle logiche di separazione fra gli Stati, e dunque – come scrisse Cesare Correnti in una relazione ufficiale (1865) – di "collegare fra loro le piccole società e costituire con esse delle combinazioni più solide e più vaste, incoraggiare la costruzione delle diramazioni secondarie col concorso degli interessi locali, ...





La prima stazione di Padova in una veduta fotografica.

compiere le linee normali sulle quali si possa attirare il commercio estero". Cominciarono a sorgere gruppi di azionisti che cercavano investimenti finanziari in attività redditizie. Alla fine del 1861 il territorio politicamente italiano era attraversato da 2.560 km di ferrovie, la maggior parte delle quali era localizzata nell'area padana (ma non tutte le linee erano ben costruite).

Dal 1861 al 1865 lo sforzo costruttivo fu notevole. Venne condotta a termine l'importante linea Bologna-Ancona-Foggia, inaugurata da Vittorio Emanuele nel 1863, e poi la Roma-Napoli via Cassino, la Roma-Orte-Ancona, la già citata Bologna-Firenze lungo la via di Porretta (ferrovia "Porrettana"). Per affrontare un così cospicuo impegno finanziario si fece ricorso al capitale privato straniero e al sistema delle concessioni che, pur assicurando un minimo di reddito di esercizio alle società private, permettevano all'erario di distribuire la spesa nel corso di parecchi anni. Pertanto le concessioni in vigore, una ventina, vennero conservate, e ciascuna società mantenne il proprio ordinamento e le proprie tariffe. Questo comportava, nei viaggi, notevoli complicazioni per gli orari e le diverse tariffe, per cui si presentò ben presto la necessità di ridurre il numero delle società concessionarie.

Un ventennio cruciale fu quello dal 1865 al 1885.

Nel marzo 1865 venne emanata la legge per l'unificazione amministrativa del Regno d'Italia, fondamentale in quanto suddivideva le strade ferrate in pubbliche e private, dettava

le norme per la costruzione e l'esercizio, le servitù legali, le concessioni all'industria privata e la polizia. Fu il primo di una serie di interventi legislativi volti a dare un ordinamento definito alle ferrovie italiane. Nello stesso anno venne emanata la Legge 2279 che distribuiva la rete della penisola, in esercizio o in progetto, fra grandi società coi seguenti provvedimenti:

- cessione delle ferrovie statali alla Società delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia Centrale, che avrebbe assunto la denominazione di "Società ferroviaria dell'Alta Italia", con assegnazione delle linee di Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto e Italia centrale;
- convenzione per la fusione delle ferrovie livornesi, maremmane, della Toscana centrale e romane in un'unica Società per le strade ferrate romane;
- modifica alla concessione, approvata nel 1862, della Società delle Strade ferrate meridionali.
- Restavano la Società Vittorio Emanuele (per le linee calabro-sicule) e la Compagnia delle Ferrovie Sarde.

In quasi tutte quelle società per azioni il capitale prevalente era straniero, soprattutto francese.

A partire dal 1865 si ebbe un decennio che può definirsi "epico" dal punto di vista delle costruzioni ferroviarie. Fino al 1870 furono portati a compimento altri 2.000 km di ferrovia, costruendo opere d'arte grandiose e le principali stazioni. Con l'ultimazione della Porrettana si poteva andare in treno da Susa alla punta estrema delle Puglie. Nel 1866

venivano completate le relazioni Trieste-Venezia-Bologna-Firenze e Firenze-Arezzo-Perugia-Foligno-Roma. Pertanto, da Milano e da Trieste, si poteva viaggiare fino a Napoli. Nel 1867 veniva ultimata la linea ferroviaria Verona-Bolzano-Innsbruck, che collegava la pianura Padana col centro Europa. Nel 1872 era la volta del collegamento Ventimiglia-Roma. Nel 1866 la nostra rete sfiorava i 5.000 km, dieci anni più



La vecchia stazione di Milano.

tardi toccava i 7.780. Un risultato davvero notevole, tuttavia la situazione italiana era decisamente arretrata rispetto a quelle di altri Stati europei come la Germania (che sfiorava i 29.000 km), la Francia (22.000), l'Impero Austro-ungarico (17.000).

Realizzata la spina dorsale del paese, si diede l'assalto alle Alpi. In quegli anni venne infatti realizzato il primo grande traforo alpino: la galleria del Cenisio. Su quell'itinerario percorso fin dall'antichità dai pellegrini, già Napoleone aveva reso la strada carrozzabile.

Intorno al 1846 si era cominciato a pensare a un passaggio ferroviario tra la Savoia e il Piemonte, che allora erano regioni di un medesimo Stato, ma si era data la precedenza al collegamento fra l'allora capitale, Torino, e il porto di Genova. Per realizzare il primo attraversamento delle Alpi, la soluzione sul piano tecnico venne con la messa a punto di una perforatrice molto efficiente, che era in grado di operare con 320 colpi al minuto. Intanto si dava battaglia per far approvare dal Parlamento quell'impresa, e grande fu in tal senso l'impegno di Cavour, il quale sottolineava che "finché il Moncenisio non è perforato, finché la locomotiva non corre senza interruzione da Torino alla frontiera, i vantaggi che devono provenire dalla strada ferrata sono monchi e incompleti sia rispetto alla sicurezza delle comunicazioni, sia rispetto alla economia della spesa e del tempo". Solo col completamento dell'opera, quando fosse finalmente possibile spedire merci da Genova, o da Torino, a Lione e Ginevra, solo allora il traffico interno e quello estero sarebbero cresciuti grandemente.

L'impresa venne approvata nel 1857. I lavori erano da poco iniziati che la Savoia venne ceduta alla Francia: pertanto la futura galleria era elevata al rango di transito internazionale. E anche la Francia entrò a far parte dell'impresa.

La galleria del Moncenisio, lunga 12.819 metri, venne inaugurata il 17 settembre 1871. In appena 40 km il tracciato saliva dai 440 m di Bussoleno ai 1.259 di Bardonecchia e ai 1.296 del confine italo-francese in galleria.

L'apertura all'esercizio della linea Bussoleno-Modane sconvolse gli orari delle ferrovie italiane. Immediatamente venne istituito un collegamento diretto fra Parigi e Roma attraverso il Fréjus. Con la quasi contemporanea apertura del canale di Suez (1869) anche la "Valigia delle Indie" (collegamento fra le Indie inglesi e la capitale dell'Impero britannico) poteva finalmente intradarsi lungo l'itinerario più breve e naturale: Calais-Modane-Brindisi per via ferroviaria e Brindisi-Suez-Bombay per via marittima, passando dai precedenti 100 giorni ai 20 del nuovo servizio.

Appena ultimata l'impresa del Moncenisio venne avviato anche un secondo traforo: quello del Gottardo.

Quel traforo era situato in territorio svizzero, ma venne costruito in gran parte da maestranze italiane e giunse all'apertura nel 1884 (il terzo, quello del Sempione, sarebbe entrato in esercizio nel 1906).

Nel 1870 Roma venne unita all'Italia. Con il trasferimento della capitale a Roma, l'aumento del traffico nelle regioni centrali della penisola fu rilevante, e risultò evidente l'inefficienza della Società Ferroviaria Romana. Venne proposta in Parlamento l'assunzione diretta dell'esercizio ferroviario da parte dello Stato, ma non se ne fece nulla. Negli anni seguenti, nonostante le sovvenzioni statali, le condizioni delle varie società divennero precarie (salvo le Ferrovie Meridionali, il cui organismo era molto solido). Anche se importanti linee venivano aperte al traffico, diminuivano i fautori dell'esercizio privato, mentre da più parti si chiedeva l'adozione dell'esercizio governativo come il più idoneo ad un servizio pubblico per eccellenza. La proposta dell'esercizio di Stato venne bocciata in Parlamento. Tuttavia vennero adottati i provvedimenti reclamati dalla particolare situazione finanziaria di talune società concessionarie: nel 1876 si provvide al riscatto delle Ferrovie dell'Alta Italia e nel 1879 al riscatto e relativo esercizio provvisorio statale delle Romane.

Nello stesso anno 1879 veniva autorizzata, con la Legge 5002 del 29 luglio, l'ingente spesa di 1.260 milioni per la costruzione di oltre 6.000 km di ferrovie secondarie, stabi-



lendo le quote di spesa che sarebbero state sostenute, rispettivamente, dallo Stato e dalle Province. Anche per le ferrovie di interesse puramente locale, lo Stato garantiva un concorso di 1.000 lire per ogni km di esercizio nei 35 anni seguenti. Pertanto, durante i primi decenni del Regno, le ferrovie, pur rimanendo affidate a società private, ottennero cure particolari da parte del governo. L'interesse dello Stato era dovuto alla rilevanza politica del fattore ferroviario: infatti l'unificazione politica dell'Italia non sarebbe stata compiuta senza l'unificazione geografica, e questa poteva realizzarsi soprattutto ad opera delle ferrovie. L'orario ufficiale – che in precedenza era costituito dai fascicoli predisposti dalle diverse società – riguardava ormai, da tempo, le strade ferrate e la navigazione dell'intero Regno d'Italia. Alla fine dell'800, abbandonato il progetto di assunzione diretta dell'esercizio ferroviario da parte dello Stato, il governo provvide, con la Legge del 27 aprile 1885, al riordinamento delle ferrovie italiane rinnovando le concessioni alle maggiori compagnie. Le linee vennero raccolte in due reti organiche disposte in senso longitudinale lungo la penisola:

- la prima rete, sul versante adriatico venne affidata alla già esistente "Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali", con l'obbligo di aggiungere al nome l'indicazione "Esercizio della Rete Adriatica";
- la seconda rete, sul versante tirrenico, venne concessa in esercizio alla "Società italiana per le strade ferrate del

Mediterraneo".

Le due reti (circa 6.000 km per ciascuna) avevano dei punti comuni a Milano, Pavia, Piacenza, Firenze, Livorno, Roma, Napoli; inoltre si era cercato di operare un'equa suddivisione dei traffici. A tal fine anche i porti erano stati ben distribuiti: Genova all'una rete, Venezia all'altra; Livorno, Napoli e Taranto in comune. Le Convenzioni che vennero stipulate nel 1885 avevano una durata prevista di 60 anni, divisi in tre periodi di 20, al termine di ciascuno dei quali si potevano risolvere i contratti (cosa che sarebbe avvenuta alla prima scadenza). Lo Stato cedeva il materiale rotabile e di esercizio, con la clausola di poterlo riacquistare alla scadenza dei contratti. Il prodotto di esercizio delle ferrovie venne attribuito per il 60% alle concessionarie, per il 10% venne destinato a un fondo speciale per il rinnovo del materiale, mentre per la quota rimanente andava a beneficio dello Stato. Inoltre per le linee secondarie e complementari (dipendenti dalle due società, ma tenute distinte, sotto il profilo amministrativo, dalla rete principale) furono previste sovvenzioni, in particolare a favore dell'Italia meridionale. In tutta Italia le tariffe furono uniformate e stabilite per legge, e anche gli orari furono disposti dal Ministero dei Lavori Pubblici, d'intesa con le società. Il traffico interno del paese ne trasse beneficio e la lieve concorrenza fra le due concessionarie contribuì ad un miglioramento del servizio. L'esperimento di gestione privata inizialmente diede buoni risultati (da rammentare che

La stazione di Torino Porta Nuova in una veduta fotografica.





Vipiteno, colonna idraulica dell'800.

il governo continuò ad esercitare la sorveglianza per mezzo dell'Ispettorato Generale delle Ferrovie). Vennero costruite nuove linee, fra le quali la Napoli-Battipaglia-Reggio Calabria e la succursale dei Giovi. Nel 1899 venne inaugurato il servizio di traghetto ferroviario sullo Stretto di Messina. Nello stesso anno, a Torino, veniva fondata la Fabbrica Italiana Automobili Torino: il nuovo secolo avrebbe segnato l'avvio e il progressivo sviluppo della circolazione degli autoveicoli e lo sviluppo delle arterie stradali. Dal 1888 al 1896, in coincidenza con la generale depressione economica, le costruzioni ferroviarie progredirono molto lentamente, anche perché il capitale privato si rivolgeva ormai preferibilmente all'industria. Del resto la grande rete di collegamento era ormai compiuta e restavano da realizzare solo le linee del meridione, dove l'utile di esercizio era assai basso. Nel 1890, tuttavia, si ebbe un'importante novità nel campo dei trasporti pubblici: l'impiego dell'energia elettrica come forma motrice. Sperimentata in Germania, l'applicazione dei motori elettrici alla trazione meccanica venne introdotta, nel 1890, in un servizio tranviario tra Firenze e Fiesole. Altre linee tranviarie entrarono in funzione, negli anni successivi, in alcune città di grandi dimensioni come Genova, Milano e Roma. Lo sviluppo dei servizi tranviari stimolò l'introduzione della trazione elettrica nel campo ferroviario, una tecnica che avrebbe avuto grande espansione.

### L'esercizio di Stato e l'unificazione delle ferrovie

Nel 1905 la gestione delle ferrovie venne assunta dallo Stato. Riepiloghiamo brevemente i precedenti di tale intervento, che rivoluzionava l'assetto del servizio ferroviario e costituiva, in certo senso, il completamento del processo di unificazione dell'Italia, nel quale la ferrovia aveva svolto un ruolo determinante. Fin dai primi anni dell'unità nazionale si era prospettata l'esigenza di organizzare in modo adeguato i pubblici servizi, e in particolare le ferrovie, e già nel 1865, come abbiamo visto, era stato attuato un primo ordinamento generale, creando quattro reti ferroviarie distinte. Tale ordinamento era rimasto invariato per poco più di un decennio. Intanto si stava formando, nell'opinione pubblica e nel Parlamento, una forte corrente favorevole al riscatto delle reti concesse per passarle all'esercizio statale.

D'altra parte le aziende ferroviarie erano troppo eterogenee ed avrebbero avuto la necessità di un indirizzo unificato. Ed ecco che il governo, nel 1878, aveva assunto provvisoriamente la gestione diretta delle reti principali. Nello stesso anno veniva nominata una commissione parlamentare per lo studio di un piano organico nazionale di sistemazione ferroviaria mediante concessioni.

Le convenzioni erano entrate in vigore il 1° luglio 1885, con la costituzione delle tre grandi reti ferroviarie gestite da società private. È significativo il fatto che, in quell'occasione, pur riconoscendo la necessità di far ricorso all'industria privata, si ponessero le basi per l'eventuale riesame della questione con un ritorno alla gestione statale.

Le convenzioni infatti, come già detto, venivano ripartite in tre periodi di 20 anni, per dare ai contraenti, alla fine di ciascun periodo, la possibilità di richiedere la cessazione del contratto mediante preavviso di due anni.

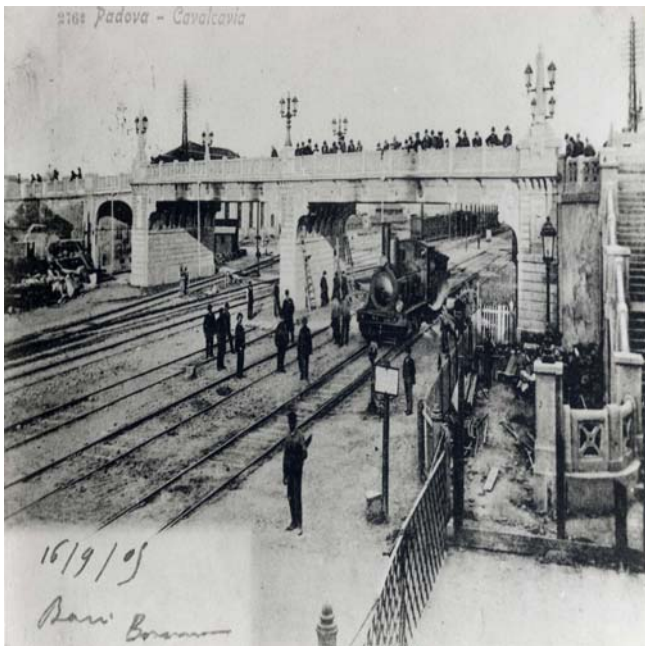
L'esercizio privato durò solo per il primo ventennio, alla fine del quale venne data disdetta delle convenzioni.

Varie cause avevano portato a quella decisione. Soprattutto il sistema ferroviario, così organizzato, si era dimostrato privo di vitalità e incapace di soddisfare la crescente domanda di servizio. Questo anche per il meccanismo introdotto dalle convenzioni: il governo aveva infatti previsto un incremento del traffico tale da permettere un progressivo accumulo patrimoniale, da utilizzare per nuove costruzioni e ammodernamenti. Invece l'incremento fu limitato, perciò vennero a mancare le risorse da destinare agli investimenti. La situazione ferroviaria frenò in materia notevole la crescita dell'intera economia nazionale.

Nei primi anni del '900, nonostante i progressi compiuti, si diffuse l'opinione che l'esercizio privato delle ferrovie, che comunque comportava per lo Stato una spesa non indifferente, fosse inadeguato rispetto alle esigenze della popolazione e al crescente volume dei traffici.

Il personale stesso delle ferrovie faceva pressione per ottenere l'esercizio di Stato, dal quale si aspettava un





Cavalcavia della stazione di Padova inizio '900.

miglioramento delle proprie condizioni. Poco a poco i vari movimenti politici, influenzati anche dall'esempio di altri Paesi, si orientarono a favore della nazionalizzazione.

Con la Legge 137 del 1905<sup>2</sup> il Parlamento approvò la nazionalizzazione delle ferrovie. La legge stabiliva che l'esercizio di Stato doveva essere affidato, sotto la responsabilità del Ministero dei Lavori Pubblici, ad un'azienda. Nel giugno dello stesso anno venne creata l'Amministrazione autonoma per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private".

Nell'esercizio di Stato vennero comprese, al momento, poco più di 10.500 km di linee sui complessivi 15.500 km della rete<sup>3</sup>. Alle funzioni di direttore generale venne chiamato l'ing. Riccardo Bianchi, già direttore della Rete Sicula.

L'avvio fu difficile. La liquidazione delle società concessionarie comportò una spesa rilevante. Il personale di quelle società, inoltre, non si riteneva sufficientemente tutelato, soprattutto riguardo alla libertà di sciopero, pertanto in quello stesso anno proclamò prima un "ostruzionismo al traffico", poi un vero e proprio sciopero generale ferroviario.

La nuova azienda prendeva in carico un'organizzazione dotata di mezzi scarsi e tecnicamente non più rispondenti alle esigenze del traffico. Ma soprattutto si poneva il problema di amalgamare strutture, mezzi e personale provenienti da tre distinte organizzazioni per creare una compagine unitaria, garantendo il regolare funzionamento dell'insieme.

Da notare che le società, anche in vista della nazionalizzazione, non avevano più provveduto, da anni, ad eseguire opere di ammodernamento: pertanto le infrastrutture erano obsolete, scarso e antiquato il materiale rotabile. Inoltre c'era incompatibilità fra le infrastrutture delle tre reti, per esempio per la diversità delle rotaie adottate.

Nel decennio della sua direzione, Riccardo Bianchi diede all'azienda FS l'assetto organizzativo che sarebbe rimasto poi per ottant'anni. Nei primi anni si verificò un aumento dei traffici, che venne soddisfatto con miglioramenti tecnici ed organizzativi radicali. Per superare l'emergenza, Bianchi fece acquistare una cinquantina di locomotive inglesi, vecchie, ma perfettamente funzionanti. Ma ben presto venne costituito l'Ufficio Studi del materiale ferroviario, con sede a Firenze, che presentò subito il progetto di nuove locomotive e i primi tipi di automotrici a vapore. Venne rapidamente attuato un ampio programma di costruzione di nuove locomotive, ma anche di acquisizione di nuove carrozze per il servizio passeggeri e carri merci. Il direttore generale fece redigere i piani regolatori dei più importanti scali nazionali, nonché di depositi locomotive e officine grandi riparazioni. Inoltre avviò la costruzione delle direttissime Roma-Napoli, Milano-Genova e Bologna-Firenze. Intanto si concludevano i lavori del traforo del Sempione, il terzo grande attraversamento alpino (dopo Moncenisio e Gottardo), che venne aperto nel 1906.

### Ferrovie e sviluppo, le altre storie

Abbiamo visto lo sviluppo della rete ferroviaria, individuando le differenti ragioni che, decennio dopo decennio, ispirarono prima i monarchi dei vari Stati della penisola, poi il governo del Regno d'Italia nel disegnare le linee da costruire. Va sottolineato che i tracciati scelti nell'800, a parte gli aggiornamenti tecnologici, sono rimasti pressoché immutati fino ai nostri giorni. Con lo sviluppo dell'infrastruttura si intersecano altre vicende altrettanto interessanti e complesse, che fanno parte sempre della grande storia ferroviaria, ma hanno anche una vita autonoma. Anzitutto c'è la storia delle locomotive a vapore, delle tecniche via via applicate per conferire loro maggiore potenza e velocità e per adattare ai differenti percorsi. Nei primi anni delle ferrovie, le amministrazioni dei vari Stati acquistavano prevalentemente all'estero le locomotive di cui avevano bisogno: le macchine giungevano soprattutto dall'Inghilterra, più tardi anche da Francia e Belgio (naturalmente al trasporto si provvedeva via mare). Alcune locomotive erano state costruite dalle officine ferroviarie di Pietrarsa, successivamente da quelle di Verona e dalla fabbrica Ansaldo di Genova. Si dovettero affrontare i problemi tecnici legati alle linee con forte pendenza, e risolvere la questione dell'approvvigionamento del carbone necessario per il funzionamento delle macchine (erano favorite le linee che facevano capo a città di mare, dove il combustibile poteva giungere a bordo delle navi). Di quel parco rotabile così eterogeneo, gli esemplari più resistenti all'usura e al progresso passarono alle grandi reti ferroviarie dell'Italia unificata. Una vera e propria progettazione italiana iniziò nel 1872, anno in cui venne istituito un Ufficio d'Arte a Torino, seguito, nel 1880, da un Ufficio Studi Locomotive con sede

a Firenze. Si realizzarono modelli sempre più potenti e veloci. Le macchine, acquistate dalle varie società competenti per l'esercizio ferroviario, subirono vari passaggi di proprietà fino a quello definitivo dopo la nazionalizzazione delle ferrovie. Tanto diverse erano le produzioni, che l'azienda autonoma costituita nel 1905 acquisì 2.769 locomotive ripartite in ben 200 gruppi e sottogruppi: si rese pertanto necessario procedere al riordino e alla riproduzione dei tipi di locomotive meglio rispondenti alle varie esigenze. La velocità dei treni andò aumentando in relazione al perfezionamento della tecnica di costruzione delle locomotive. La presenza della ferrovia, e in particolare proprio il fattore velocità, che consentiva spostamenti sempre più comodi e rapidi, determinarono cambiamenti profondi nella società e nella vita degli individui. Il treno era l'unico mezzo a disposizione sia per i viaggi brevi che per quelli sulle lunghe distanze. A fine '800 presero avvio i grandi collegamenti internazionali con treni di lusso.

Un'altra storia, altrettanto interessante, è quella delle carrozze. Agli esordi della ferrovia, le carrozze per il trasporto dei passeggeri si ispiravano a quelle trainate da cavalli: erano costituite, infatti, da più compartimenti-abitacolo accostati fra loro, distinti in ben quattro classi (nella più economica si viaggiava in piedi, esposti al sole e alle intemperie). Poi lentamente le carrozze vennero perfezionate sia nella struttura (dall'originario telaio in legno poggiato direttamente sugli assi, intorno al 1870 si passò al telaio di metallo poggiato su un sistema di molle), sia negli arredi interni, con soluzioni studiate per la comodità dei viaggiatori. Fin dall'inizio la ferrovia venne utilizzata anche per il trasporto delle merci, effettuato a carro completo o a collettame. Per decenni suddiviso fra società diverse e con tariffe diverse, il sistema ferroviario poté agire, per tutto l'800, in regime di monopolio quasi assoluto, dato che i trasporti su strada erano molto lenti e costosi.

Oltre alla storia dei mezzi di trazione, delle carrozze viaggiatori e del trasporto merci ci sarebbe anche una storia delle tecniche di circolazione dei treni, le cui regole di base si sono tramandate, con progressivi aggiornamenti, fino a noi. Per molti decenni le operazioni da compiere e la sicurezza dei viaggiatori rimasero affidate esclusivamente all'esperienza e responsabilità dei ferrovieri. Sarebbe interessante anche l'analisi delle modalità di servizio, per constatare che nell'800, mentre la rete si ampliava con ramificazioni sempre più fitte nel territorio, aumentava anche il numero delle stazioni nelle quali il treno effettuava servizio. Tutte le stazioni prevedevano la presenza di un capo stazione e di vari addetti; molte delle stazioni comprendevano anche uno scalo merci con

relativo personale incaricato alle manovre dei convogli e al servizio di carico e scarico delle merci dai carri.

### Stazione e trasformazioni urbane

E infine c'è la storia delle grandi opere di ingegneria e quella delle stazioni, e in particolare dei fabbricati viaggiatori.

Fra le grandi opere di ingegneria vanno almeno citati ponti e gallerie. Delle gallerie si è fatto cenno a proposito del collegamento Torino-Genova, il primo che sia stato realizzato per l'attraversamento dell'Appennino, e dei grandi trafori per l'attraversamento delle Alpi, a partire da quello del Cenisio. Riguardo ai ponti, dal 1865 al 1892 vennero aperti all'esercizio ben sei ponti sul fiume Po.

Riguardo alle stazioni, se nei primi anni della storia ferroviaria c'era solo un piccolo edificio di legno, col marciapiede coperto da una tettoia, già alla metà del secolo apparvero i primi fabbricati di grandi dimensioni. Il fabbricato-tipo presentava un corpo centrale più elevato, all'interno del quale si collocava l'atrio, e due ali laterali più basse.

La prima stazione realizzata fu quella di Napoli al Carmine (1839), vanno poi ricordate le stazioni di Firenze per la strada ferrata Leopolda (1844), di Roma Porta Maggiore (1856), di Milano Porta Nuova (1857), di Venezia (1860). Tutti questi fabbricati, progettati nei primi anni della ferrovia, vennero successivamente sostituiti da un complesso più ampio, per meglio rispondere alle nuove esigenze. Le prime stazioni erano di testa e venivano ubicate ai margini delle città. Se c'erano più linee di penetrazione, inizialmente ogni linea era servita da una propria stazione e le varie stazioni venivano collegate con un binario esterno all'abitato (è il caso di Roma, dove solo nel 1861 le varie linee andarono a convergere nella stazione Termini, poi servita da un grande fabbricato viaggiatori, 1874). Da notare la differenza, sul piano operativo, tra la stazione di testa, dove ogni treno, per

La vecchia stazione di Napoli Centrale.





ripartire, era costretto all'inversione di marcia, e le stazioni di transito, dove la marcia poteva proseguire nella stessa direzione e in tempi molto più rapidi. A partire dal 1860 e fino ai primi anni del '900 sorsero le grandi stazioni.

Si presentarono problemi di progettazione architettonica nei centri storici: la stazione veniva infatti considerata come elemento integrante della città monumentale, posta sullo stesso piano aulico degli edifici di maggiore importanza. Alcune delle stazioni realizzate in quel periodo, concepite tenendo conto anche dei futuri sviluppi del traffico, poterono essere mantenute, giungendo fino ai giorni nostri. È il caso delle stazioni di Genova Porta Principe (1860), Torino Porta Nuova (1868), Trieste (1878), Bologna (1871), Palermo (1885). Sarebbero state, invece, rinnovate, fra le altre, le stazioni di Milano Centrale (1864) e Napoli Centrale (1866).

Con lo sviluppo dei traffici, la stazione divenne, via via, una realtà sempre più complessa. Si creavano grandi atri, si coprivano i marciapiedi per tutta la lunghezza dei treni, si costruivano tettoie e portici per la comodità ai viaggiatori. Oltre alle operazioni per l'arrivo e la partenza delle persone, nella stazione si provvedeva anche al servizio delle merci e alla riparazione e pulizia delle locomotive, delle carrozze e dei carri. Le stazioni ebbero, fin dall'inizio, un ruolo determinante per l'evoluzione urbanistica. Le prime stazioni trovarono sede a ridosso delle antiche mura di cinta dov'erano i varchi di accesso e costituirono un punto di attrazione di traffico, determinando la trasformazione di schemi viari (apertura di nuove piazze e di nuove strade di collegamento fra il centro e la stazione), l'abbattimento delle mura, più tardi l'ampliamento e il riordino in dipendenza dello sviluppo degli impianti ferroviari. Le stazioni di transito presentavano quasi sempre problemi risolvibili senza difficoltà. Le grandi stazioni di testa (Torino, Milano, Venezia, Firenze, Roma, Napoli e Palermo) imponevano, invece, al tessuto urbano vincoli notevoli, impegnando vaste superfici, spesso inserendosi a cuneo e tagliando la città in due.

Agli inizi del '900, col passaggio della gestione ferroviaria allo Stato, si portarono a compimento i piani regolatori dei principali centri ferroviari, allo scopo di adeguarli ai traffici in espansione. Le stazioni sono state dunque, fin dall'inizio, testimoni importanti dell'evoluzione del servizio ferroviario in relazione alle esigenze della popolazione.

Le stazioni medio-piccole, impostate su un modello unico su tutto il territorio nazionale, hanno formato un linguaggio visivo comune. Le stazioni delle grandi città, concepite come



La stazione di Trieste in una foto di fine Ottocento.

interventi architettonici che entravano a far parte della scenografia urbana, hanno rafforzato sul piano simbolico la funzione unificatrice svolta dalla ferrovia.

#### Note

- <sup>1</sup> Ferrovia Stockton-Darlington (1825), sulla quale circolò la locomotiva messa a punto da George Stephenson.
- <sup>2</sup> Due anni più tardi verrà approvata una legge di "Ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private".
- <sup>3</sup> Due anni più tardi i km di linea sarebbero diventati 13.000.

#### Riferimenti bibliografici

Benso C. (1846), *Des Chemins de Fer en Italie*, "Revue Nouvelle", 1° maggio.

Cattaneo C. (1841), *La strada ferrata da Milano a Venezia*, in "Il Politecnico", vol. IV, Milano.

Correnti C. (1865), *Discorso del deputato Cesare Correnti pronunciato alla Camera dei Deputati nei giorni 4, 5 e 6 aprile sulla discussione del progetto di legge per il riordinamento ed ampliamento delle reti ferroviarie del Regno*, in "Rivista dei Comuni italiani", Firenze, 1865.

Legge 2279 del 14 maggio 1865 "Pel riordinamento ed ampliamento delle strade ferrate del Regno, con la cessione di quelle governative".

Petitti C.I. (1845), *Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse*, cinque discorsi di Carlo Ilarione Petitti, Capolago.

#### Referenze immagini

Le immagini a pag. 41, 44 e 48 sono tratte da Facchinelli L., *La prima ferrovia nel Veneto. Storia della strada ferrata da Marghera a Padova a 150 anni dalla costruzione*, Casa editrice Armena, Venezia, 1992. L'immagine del dipinto a pag. 42 e quelle a pag. 46 e 49 sono tratte da *Ferrovie Italiane. Immagine del treno in 150 anni di storia*, a cura di Piero Berengo Gardin, edito a cura di Ente Ferrovie dello Stato, Roma 1988. L'immagine a pag. 43 è tratta da Facchinelli L., *Il ponte ferroviario in laguna*, Multigraf, Venezia, 1987. La cartolina a pag. 45 è della collezione dell'autrice, la foto di quella a pag. 47 è di F. Barazzutti.



# L'Italia unita... dalle infrastrutture

## Italy United... by Infrastructures.

### Stefania Maffeo

Giornalista pubblicista  
e-mail: stefaniamaffeo@tiscali.it

#### L'Italia di fronte all'Unità in un mondo in trasformazione

Gli avvenimenti che portarono, dopo le eroiche imprese di Garibaldi e la sapiente mediazione politica di Cavour, alla proclamazione del Regno d'Italia, nel 1861, aprirono una nuova fase nella storia italiana.

Si trattò di un'importante svolta storica, in un Paese caratterizzato, per secoli, dalle divisioni politiche interne e dal predominio delle potenze straniere. La nascita dello Stato italiano avvenne in un'epoca determinante per il progresso tecnico ed economico in seguito alla diffusione di rilevanti innovazioni tecnologiche (apparecchiature per l'industria tessile, treno, nave a vapore, telegrafo elettrico) che necessitavano di essere accompagnate da decisivi mutamenti nel settore delle comunicazioni. All'indomani dell'Unità d'Italia lo stato di queste ultime era notevolmente arretrato.

Sotto l'aspetto della geografia fisica, la distanza tra gli estremi della penisola, anche tralasciando le due isole maggiori, era superiore a quella di tutti gli altri paesi europei.

Inoltre, solo nella Pianura Padana e lungo qualche tratto costiero pianeggiante le condizioni del rilievo risultavano favorevoli per la costruzione di strade, ferrovie e moderne autostrade.

Tutto ciò oggi è evidente: sono rari i tratti in cui non si vedono sovrappassi, ponti, gallerie e viadotti che hanno contribuito notevolmente a modificare il paesaggio (un esempio: il tratto Genova-Savona, rientrando nell'autostrada dei Fiori-Genova/Ventimiglia – aperto nel 1967 –, comprende un tracciato di 158 km costruito a mezza costa, in cui si alternano 27 gallerie e 90 viadotti). Storicamente le "porte d'Italia" erano i valichi alpini ed i porti sulla costa.

Il Belpaese è stato forse l'esempio più illustre di quelli che il geografo Jean Gottmann ha chiamato "territori crocevia" (*carrefours*) con aperture al mondo che hanno generato grande opportunità di connessioni e di scambi.

The events that led to the proclamation of the Reign of Italy in 1861, after the heroic actions by Garibaldi and the wise politics by Cavour, opened a new stage in Italian history.

This is an important moment for a country that had always lived divisions among different political parties and had always been dominated by foreign rulers.

The Italian state was created in an important historical period made of technical and economical development thanks to several technological inventions, such as textile machines, the train, the electrical telegraph.

These inventions needed also a development in communications. Soon after the Unity of Italy the conditions of the last ones were considerably backward.

From the physical geographical viewpoint, the distance between the two extremes of the peninsula, leaving out also the two main isles, was longer than that of all the other European Countries.

Besides, just in the Po Valley and along few flat coast lines the relief conditions were suitable for building roads, railways and modern highways.

Currently all that is clear: there are a few stretches without flyovers, bridges, tunnels and viaducts, which have greatly contributed to transform the landscape (for example the link Genoa – Savona, belonging to highway Fiori – Genova/Ventimiglia – opened in 1967, includes 158 km built along the coast with 27 galleries and 90 viaducts).

Historically the "entries of Italy" were the alpine passes and the ports on the coast.

The "Belpaese" has been perhaps the most famous example of what the geographer Jean Gottmann called the "crossroads regions" (*carrefours*) with openings to the world which have given them great opportunities to connect and exchange.

In the globalization age the new entries to the world are the international airports, while the telematic networks contribute to get rid of the idea of border itself.

A journey to discover the thick and wide realization of communications and telecommunications works which, in different ways, have created "the united and connected Italy", with a huge effort being greater than the one of the other European Countries, for historical, geographical and urban planning reasons.

Networks being fundamental not only for the economic growth and development, but also to build the national society and conscience.





La ferrovia del Bernina, tra Tirano e St. Moritz: nel 2010 il famoso trenino rosso ha festeggiato il suo centenario.

Nell'età della globalizzazione le nuove porte che si aprono sul mondo sono quelle degli scali aerei internazionali, mentre le reti telematiche contribuiscono ad eliminare il concetto stesso di confine.

Viaggio alla scoperta della realizzazione di un complesso così denso ed esteso di opere di comunicazione e telecomunicazione che, in vario modo, hanno creato l' "Italia unita e connessa" con uno sforzo gigantesco, superiore, per motivi storici, geografici ed urbanistici, a quello di altri paesi europei; reti essenziali non solo per la crescita e lo sviluppo economico, ma anche per creare la società e la coscienza nazionali.

### Le porte d'Italia

L'Italia: un lungo stivale di terra tagliato tra il mare e le Alpi. Per entrarvi, fino a buona parte dell'Ottocento, uomini e merci sono sempre dovuti passare per porti o attraverso valichi di montagna. Risalire le valli per raggiungere i passi che consentivano di superare la catena alpina era un'impresa complessa a causa dei ripidi pendii, dei dirupi, delle tempeste di neve e di tutti gli altri ostacoli naturali tipici di un cordone montuoso quasi ovunque superiore ai 2000 mt (in alcuni

casi, come il Colle del Teodulo in Valle d'Aosta, addirittura su ghiacciai). In aggiunta, questa coincideva per lunghi tratti con confini politici e doganali.

L'apertura dei primi trafori per consentire il passaggio delle ferrovie determinò sforzi enormi: secondo lo storico inglese Eric Hobsbawm si trattava dell' "opera di ingegneria civile forse più affascinante che la storia umana avesse mai conosciuto".

Un'impresa pionieristica di straordinario impatto ambientale e nell'immaginario dell'epoca (divenne simbolo del progresso) fu la realizzazione del Fréjus, che percorreva l'antica direttrice del Colle del Moncenisio, resa possibile anche grazie al sostegno finanziario francese. Fu inaugurato nel 1871 ed accolto da un clima di euforia e quasi d'incredulità. Nello stesso anno, in territorio asburgico, fu ultimata la linea ferroviaria che, arrampicandosi sul valico di San Candido, univa il Sudtirolo con Klagenfurt, in Carinzia. Il passo, alla fine del primo conflitto mondiale, divenne italiano. Il valico del Brennero, che collegava Verona ad Innsbruck, fu ultimato nel 1867. Nel 1879 fu completato l'attraversamento ferroviario del Tarvisio che divenne italiano dopo gli accordi di Saint-Germain.

Il tunnel del San Gottardo, interamente in territorio elvetico, fu completato nel 1882, beneficiando anche di cospicui

finanziamenti italiani; il passo del Sempione, all'epoca il più lungo del mondo, fu inaugurato nel 1905, dopo sedici anni di lavori.

Nel secondo dopoguerra, con l'espansione dell'industria automobilistica e della motorizzazione, alcuni dei principali valichi ferroviari e dei trafori ottocenteschi furono affiancati da autostrade (quella del Brennero, completata nel 1974, ed il traforo autostradale del Fréjus, inaugurato nel 1980), e, al contempo, furono intraprese grandi opere ex novo, come il traforo del Monte Bianco terminato nel 1965 (il 24 marzo 1999 un tremendo rogo, divampato a seguito di un incidente sul versante francese del tunnel, causò la morte di 39 persone. Dopo i lavori di messa in sicurezza fu riaperto nel 2002 ed è attualmente attraversato da circa 5.000 veicoli al giorno).

Il primo traforo autostradale alpino fu quello del San Bernardo, costruito tra il 1958 ed il 1964 in alternativa al vecchio valico che collegava Aosta con la valle svizzera d'Entremont. L'autostrada del Brennero è fra le principali vie di transito tra il Sud ed il Nord d'Europa; si snoda su un percorso studiato per utilizzare uno dei più bassi valichi alpini (1375 mt di altitudine). Vi transitano attualmente tra i 30.000 ed i 40.000 veicoli al giorno. È in costruzione la Galleria di base del Brennero, traforo ferroviario lungo 55 km, che collegherà Innsbruck a Fortezza (ovvero l'Austria all'Italia) per incentivare l'uso della ferrovia per i mezzi pesanti. I grandi tunnel, prima ferroviari ed autostradali poi, hanno dunque progressivamente ridotto gli ostacoli di natura morfologica e climatica, mentre negli ultimi quindici anni l'Unione Europea ha, nei fatti, determinato la scomparsa delle dogane e, con essa, la percezione fisica delle frontiere. Oggi, la quasi totalità del traffico transalpino s'incanala lungo una dozzina di itinerari facilmente praticabili tutto l'anno, anche nei mesi freddi (il Colle dell'Agnello è invece chiuso al transito nel periodo invernale: situato nelle Alpi Cozie, ad ovest del Monviso, segna il confine tra la Valle Varaita e la regione del Queyras, in Francia, ed è il più alto valico internazionale delle Alpi). I numerosissimi altri valichi, frequentati ordinariamente nel passato, non sono stati però dimenticati.

Alcuni sono tuttora attrezzati con piccole ferrovie (come la Vigizzo--Centovalli, tra Domodossola e Locarno, e la ferrovia del Bernina, tra Tirano e St. Moritz; nel 2010 il famoso trenino rosso ha festeggiato il suo centenario), altri sono raggiungibili con ardite strade carrozzabili d'interesse prevalentemente turistico, altri sono resi accessibili ai mezzi motorizzati o alle mountain bike

grazie al recupero di vecchie strade militari, per non parlare delle centinaia di varchi raggiungibili solo a piedi seguendo i sentieri della *Gran Traversata delle Alpi* (uno per tutti il tunnel delle Traversette, noto anche come Bocca di viso, una piccola galleria che collega la Valle Po con quella francese del Queyras, utilizzata fin dal 1480 come via al commercio d'Oltralpe) e di tanti altri percorsi delle "Alte Vie".

### Porti, stazioni ed aeroporti, simboli della storia del Paese

Nel settore portuale il neonato Regno d'Italia si trovò ad affrontare una situazione caratterizzata dalla frammentazione e dal particolarismo: tranne alcune grandi infrastrutture, la stragrande maggioranza dei 298 porti esistenti (situati perlopiù sulla costa tirrenica) veniva utilizzata per semplici scali di cabotaggio o per le barche dei pescatori.

Dopo l'unificazione si procedette ad alcune scelte strategiche.

A nord-ovest si puntò su Genova, che allora soffriva la concorrenza internazionale dello scalo marsigliese e quella dei più piccoli porti locali di Savona e La Spezia (fu Cavour a promuovere il progetto del grande arsenale militare nel golfo della Spezia. Inaugurato nel 1869, cambiò il volto della città: se prima contava solo 5000 abitanti, divenne una "new town" di centomila persone).

Più che per il traffico di merci, il suo primato nell'area si affermò con il trasporto di emigranti per le Americhe.

Nella seconda metà dell'Ottocento le principali compagnie di navigazione erano le genovesi Rubattino, Piaggio, Lavarello e Raggio; dalla fusione con la siciliana Florio nacque, nel 1881, la Navigazione Generale Italiana che contava, all'epoca, su 81 piroscafi, oltre la metà della flotta nazionale.

Dopo la riconversione del porto di Genova per le celebrazioni Colombiane del 1992, simbolo della città è divenuto il Bigo,

La stazione centrale di Milano ritratta dal Morbelli.







Il Bigo, originale struttura architettonica in metallo che si staglia sull'acqua, progettata da Renzo Piano ed ispirata dalle gru dell'antico scalo, dopo la riconversione del porto di Genova per le celebrazioni Colombiane del 1992, è divenuto simbolo della città.

originale struttura architettonica in metallo che si staglia sull'acqua progettata da Renzo Piano ed ispirata dalle gru dell'antico scalo. Essa permette da un lato di sorreggere la tenso struttura della piazza delle feste, dall'altra regge un ascensore ruotante e panoramico che si solleva fino a 40 metri d'altezza permettendo di avere una visuale a 360 gradi sulla città.

Nel Tirreno meridionale si puntò su Napoli, con la sua vocazione per le rotte internazionali; in Sicilia su Messina, nodo centrale per il commercio degli agrumi; lungo la sponda adriatica sui porti di Trieste e Venezia, sui quali si concentrava il grosso dei traffici commerciali con l'Europa centro-orientale. Molte delle scelte fatte all'indomani dell'Unità condizionarono anche i decenni successivi.

Porto Marghera, nato nel periodo giolittiano come estensione, a vocazione industriale, di quello di Venezia, nel corso del secolo, assunse vita autonoma grazie al polo industriale del petrolchimico.

In tempi più recenti, va segnalata l'evoluzione del porto di Gioia Tauro, sulla costa tirrenica calabrese. Costruito come impianto industriale per servire il mai avviato polo siderurgico (previsto dai piani di industrializzazione degli anni Settanta), negli anni Novanta è stato riconvertito a scalo commerciale e da allora ha conosciuto crescente fortuna, specializzandosi soprattutto nel *transshipment*, ossia nello smistamento di container. È oggi tra i principali scali del Mediterraneo per numero di container movimentati lungo le rotte che collegano l'Estremo oriente con l'Europa attraverso il Canale di Suez e tra i primi dieci scali italiani per volume assoluto di

merci, ma deve far fronte ad una sempre agguerrita concorrenza di porti commerciali (in particolare quelli di Taranto, secondo arsenale della Marina Militare e secondo porto merci d'Italia, Cagliari, Porto Said in Egitto, Tanger Med in Marocco, Algeiras in Spagna e Fos-Marsiglia in Francia). Né si possono dimenticare i terminal di crociere, che vedono al primo posto Venezia e Civitavecchia, seguite da Napoli, Savona, Livorno, Genova, Bari, Messina e Palermo.

Le grandi stazioni ferroviarie italiane, dove attualmente transitano oltre 600 milioni di passeggeri l'anno, si caratterizzano, oltre che per l'intenso traffico di merci e persone, anche per la concentrazione di servizi, la capacità di attrarre lo sviluppo urbano e nuove attività, nonché di incidere vistosamente sulla forma, sulle funzioni, sulla composizione sociale ed

etnica di interi quartieri.

Non è un caso se in Italia molti artisti – da Morbelli a Boccioni, da Sant'Elia a De Chirico – dedicarono opere famose proprio alle stazioni, simboli, con il treno, del progresso, della modernità e della velocità.

L'obiettivo perseguito dai vari architetti delle prime grandi stazioni era quello di edificare facciate di tipo monumentale, facilmente inseribili nel panorama urbano.

Si ispirano a questa linea i progetti di Alessandro Mazzucchetti, realizzati a cavallo dell'unificazione italiana, per le stazioni di Genova Piazza Principe e di Torino Porta Nuova: edifici imponenti, ma sobri, le cui linee di fondo sono tuttora presenti. L'altra stazione di Genova, quella di Brignole, eretta nei primi del '900, seguì, invece, un progetto di Giovanni Ottino, ispirato allo stile della rinascenza della scuola architettonica francese, ricco di motivi decorativi e simile al progetto che Gaetano Ratti, negli anni Settanta dell'Ottocento, aveva realizzato per la stazione di Bologna. Durante il ventennio fascista, fra le grandi stazioni furono inaugurate o significativamente ristrutturare quelle di Milano Centrale (nel 1924 fu approvato il progetto proposto da Ulisse Stacchini e l'inaugurazione avvenne nel 1931). L'architettura monumentale dell'edificio è caratterizzata da particolari in stile liberty ed art déco.

La prima fase della più recente ristrutturazione – tuttora in corso – è terminata nel 2008, in concomitanza con l'inaugurazione dell'alta velocità), Firenze Santa Maria Novella (quarta in Italia per flusso di passeggeri dopo Roma, Milano e Torino, venne edificata sulla precedente stazione Maria



Nel 1924 fu approvato il progetto proposto da Ulisse Stacchini per la stazione centrale di Milano; l'architettura monumentale dell'edificio è caratterizzata da particolari in stile liberty ed art déco.

Antonia risalente al 1848 e fu inaugurata nel 1935; il progetto, considerato una delle migliori prove del cosiddetto "razionalismo italiano", era di un gruppo di architetti toscani, guidati da Giovanni Michelucci) e, in parte, Venezia Santa Lucia (porta di accesso via terra alla città lagunare) e Roma Termini (fu edificata tra i campi e le vigne dell'Esquilino su idea di Salvatore Bianchi e fu inaugurata nel 1867 da Pio IX. L'ultimo rinnovo è stato completato nel 2000, anno del Giubileo. In precedenza, la ristrutturazione più importante dell'antica stazione aveva seguito il progetto dell'architetto Angiolo Mazzoni iniziato nel 1925 e mai terminato. Con mutato indirizzo architettonico, il completamento dell'edificio fu realizzato nel 1950).

Meno carichi di storia sono gli scali aeroportuali, dove transitano complessivamente 130 milioni di passeggeri ogni anno. L'aeroporto romano di Fiumicino, attualmente il primo in Italia per flusso di utenti, entrò in funzione in occasione delle Olimpiadi del 1960 con voli charter.

Divenne operativo per i primi voli di linea internazionali nel gennaio del 1961. Da allora subentrò allo scalo di Ciampino (già operativo nel 1916) come primo aeroporto della capitale e d'Italia (con oltre 35 milioni di passeggeri, si posiziona al sesto posto d'Europa).

L'aeroporto di Milano-Malpensa, oggi secondo per passeggeri (con 24 milioni annui di viaggiatori), ma al primo posto per traffico merci, è sorto sull'originario aeroporto "Città di Busto Arsizio", aperto al traffico civile nel 1948 (nel 1909 gli industriali Augusta e Gianni Caproni avevano costruito un

campo volo per i loro prototipi). Il terminal 1 del nuovo aeroporto di Malpensa risale invece al 1998.

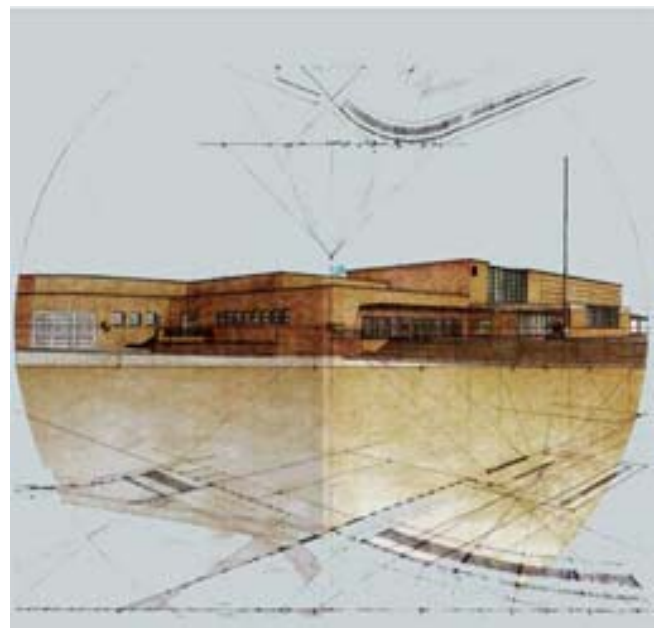
Gli altri aeroporti a maggior flusso di traffico passeggeri sono nell'ordine Milano-Linate e Bergamo-Orio al Serio, entrambi in Lombardia; seguono gli scali di Venezia, Catania, Napoli, Roma-Ciampino, Bologna. Palermo si colloca al decimo posto. Fiumicino, Malpensa e Venezia sono gli unici ad offrire un traffico intercontinentale verso Asia, Africa ed Oceania.

### Spostamenti via terra

L'Italia che usciva dal processo risorgimentale era un paese segnato dall'arretratezza e dalla povertà, popolato essenzialmente da contadini semianalfabeti, privo di un mercato nazionale e delle infrastrutture che, in quegli stessi anni, distinguevano le principali nazioni europee.

In una penisola, che non aveva una rete di canali e fiumi navigabili e neppure una rete stradale adeguata, le costruzioni ferroviarie diventavano dunque un mezzo decisivo, una sorta di volano, per il rilancio economico e sociale.

Firenze Santa Maria Novella venne edificata sulla precedente stazione Maria Antonia risalente al 1848 e fu inaugurata nel 1935; il progetto, considerato una delle migliori prove del cosiddetto "razionalismo italiano", era di un gruppo di architetti toscani, guidati da Giovanni Michelucci).







Meno carichi di storia sono gli scali aeroportuali, dove transitano circa 130 milioni di passeggeri ogni anno: l'aeroporto romano di Fiumicino entrò in funzione in occasione delle Olimpiadi del 1960 con voli charter.

In un paese in cerca d'identità il servizio di comunicazione a distanza ha favorito il processo di evoluzione della società. Nel difficile contesto sociale dei primi anni di vita dello Stato unitario ed in una fase di riorganizzazione amministrativa nacquero, sotto il governo di Cavour, le Poste unite.

Il primo direttore, Giovanni Battista Barbavara, impostò le linee direttive dell'amministrazione postale, nel suo periodo di nascita, con un impianto che ricalcava sostanzialmente quello delle poste piemontesi.

Nonostante il valore simbolico dell'Unità nazionale, permanevano difficoltà strutturali nelle varie regioni che rischiavano di rendere alquanto problematica la progettazione e la diffusione delle prestazioni postali.

Le linee ferroviarie divennero presto il nerbo del rinnovato servizio postale nazionale e, ovviamente, la loro arretratezza determinò dei disservizi: una lettera spedita da Napoli impiegava non meno di cinque giorni per giungere a Lecce, molto più di quanto s'impiegasse da Londra a Napoli con il piroscalo.

Nell'anno di nascita del Regno d'Italia oltre il 50% dei comuni italiani non aveva un ufficio postale, ma con la gestione Barbavara si diffusero fino a superare i 4.000 agli inizi degli anni Ottanta.

Nel 1860 erano in funzione in Italia circa 1800 km di strade ferrate, in particolare in Piemonte, Lombardo-Veneto e Toscana.

Nel Nord, la più fitta ed intricata rete del servizio postale era dovuta alla presenza di alcuni storici valichi alpini che, proprio allora, cominciavano ad essere carrozzabili: il valico di Tarvisio, che conduceva verso la Carinzia; il Brennero, importante via di transito verso l'Alta Austria ed il Salisburghese; i passi dello Spluga e del Gottardo, che

puntavano direttamente verso Milano; il Sempione, che vedeva scorrere, passando per Novara ed Alessandria, i traffici di uomini e merci facenti capo al porto di Genova; infine il Moncenisio ed il Tenda, valichi prediletti dai Savoia per gestire gli scambi con i loro possedimenti al di là delle Alpi. Nel 1861 il nuovo Stato era servito a nord da una rete sviluppata lungo due principali direttrici: una linea pedemontana che collegava Torino –attraverso Novara, Milano, Bergamo, Brescia– con il Veneto ancora asburgico, ed una padana, che, da Torino, passando per il nodo di Alessandria (dove si diramava il binario per Genova), raggiungeva Bologna.

Verso sud, le maglie si allargavano, insistendo su pochi e precisi nodi di scambio (Firenze, Foligno e Roma).

Diversa era la situazione al centro-sud con poco più di 200 km di rotaie nell'ex Granducato di Toscana ed un centinaio nell'ex Regno Borbonico, dove pure nel 1839 era stata inaugurata la prima ferrovia italiana, da Napoli a Portici, ma dove l'unico collegamento significativo era tra Napoli e Caserta.

Da Napoli si comunicava con i centri della costa tirrenica a sud di Salerno soprattutto via mare, come si trattasse di isole. Non esistevano ancora le gallerie ed il servizio dei treni non era garantito, per esempio, nei giorni festivi. Da Napoli si dipanavano due strade divergenti: l'una conduceva, attraverso il Sannio, verso la Puglia, percorrendo la penisola salentina sino ad Otranto; l'altra, dopo una biforcazione cieca che si arrestava a Matera, proseguiva fino a Reggio Calabria (Vibo Valentia, oggi stazione di transito sulla linea ferroviaria Napoli-Reggio Calabria, è stata un importante nodo delle Ferrovie calabro-lucane, una rete a scartamento ridotto di circa 800 km, allestita tra il 1917 ed il 1934, con una fitta rete di collegamenti –13 linee e 29 tronchi– tra gli impervi territori della Calabria, della Basilicata e della parte occidentale della Puglia).

Al nuovo Stato unitario si presentava, pertanto, un compito gravoso, ma essenziale: potenziare le linee del Centro-Nord e soprattutto portare le ferrovie al Sud e nelle isole, con le difficoltà tecniche del caso.

Si trattò di un importante banco di prova, che palesò presto la carenza di iniziativa del capitalismo italiano. Delle quattro grandi compagnie ferroviarie italiane, tre dovettero essere finanziate per intero dall'estero e la quarta lo fu parzialmente. Sebbene fosse una rete penalizzata dalla mutevolezza dei percorsi, condizionata com'era dagli eventi atmosferici e dalla carenza di infrastrutture, come i ponti fluviali, furono decisivi alcuni nodi per il movimento di uomini e merci: Parma, Foligno, Mantova, per citare i principali.

In totale i chilometri di ferrovia all'indomani dell'Unità erano poco meno di 1900, contro gli 11.700 della Gran Bretagna ed i 9.300 della Francia.

Nel primo decennio post-unitario lo sviluppo infrastrutturale procedette spedito.

In solo cinque anni (1860-65) la rete ferroviaria raggiunse i 4500 km, nel 1876 già 8440 km, per arrivare a 14.100 nel 1895, quando ormai era completato il collegamento longitudinale, dal Brennero a Trapani e, in Sardegna, da Cagliari a Porto Torres. Giovanni Giolitti l'aveva definita "la questione delle questioni": ed infatti, dopo vent'anni di esercizio privato, allo scadere delle concessioni, con legge del 1905, lo Stato Italiano assunse l'esercizio delle linee di sua proprietà (accordo siglato dal suo successore Alessandro Fortis). Il 1° luglio la "Amministrazione autonoma per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private" entrava ufficialmente in attività: cominciava così per le ferrovie (e per l'industria italiana, che ne avrebbe tratto un vantaggio enorme) l'era moderna.

La rete ferroviaria italiana conta oggi poco più di 16.000 km di linee in esercizio e non occupa in Europa una posizione di rilievo, né in rapporto all'estensione del territorio (53 km di ferrovia ogni 1000 kmq) né rispetto alla popolazione (54 km per ogni 1000 abitanti); tra i paesi comunitari soltanto Irlanda e Paesi Bassi hanno valori minori.

Nel complesso i  $\frac{3}{4}$  del traffico interessano i 4200 km delle linee principali (Milano-Roma, Torino-Roma-Napoli, Torino-Milano-Venezia, linea adriatica) che hanno da tempo raggiunto i limiti di saturazione.

L'ultimo Piano Nazionale dei Trasporti (2001-2010) ha previsto, in sintonia con il Libro Bianco della Commissione Europea del 2001, il rilancio del trasporto su rotaia attraverso il miglioramento ed il riammodernamento della rete.

Ciò implica per gli itinerari principali, anche nell'ambito dei grandi progetti per i "corridoi europei", la triplicazione o quadruplicazione dei binari –già in fase di realizzazione su alcune delle linee più importanti– al fine di poter fruire di vie riservate alle alte velocità (dal 13 dicembre 2009 ben 1000 km di linee ad Alta Velocità /Alta Capacità attraversano l'Italia da Torino a Salerno).

La Milano-Laghi, inaugurata nel 1924, fu la prima autostrada del mondo.

Il Novecento è stato il secolo dell'automobile.

Nel 1911 si contava un'auto ogni 3230 abitanti.

Il progressivo ricorso ai mezzi a quattro ruote imponeva un rinnovamento del sistema di viabilità, rispetto sia all'estensione della rete sia all'impiego di materiali e tecniche idonei a renderla sicura e percorribile.

Nonostante i primi sussidi volti ad incentivare il trasporto su gomma fossero stati deliberati dal governo Giolitti nel 1904, una prima significativa svolta si ebbe solo nel primo dopoguerra: dei 2 miliardi e 800 milioni di lire stanziati dal governo Nitti per riconvertire la produzione e garantire lavoro ai reduci, quasi 180 milioni furono destinati ad opere stradali. Successivamente, negli anni compresi tra il 1923 ed il 1933, furono realizzati i primi sette tronchi autostradali.

La Milano-Laghi, inaugurata nel 1924, fu la prima autostrada del mondo.

L'idea proposta dall'ingegnere Piero Punicelli vide il coinvolgimento del Touring Club Italiano e degli industriali italiani dell'auto fino alla costituzione della Società Anonima Autostrade.

Alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale, l'Italia vantava 545 km di autostrade, un vero e proprio record a livello europeo, anche se intere regioni erano ancora prive di strade che collegassero tra loro comuni e frazioni.

Negli anni Cinquanta lo sviluppo delle reti stradali vide impegnati tutti gli Stati europei, anche con l'obiettivo di sostenere le rispettive economie, che nelle industrie automobilistiche avevano i settori di punta.

L'Italia fu in prima linea con il varo, nel 1955, di un piano per la realizzazione di otto percorsi autostradali, il cui asse centrale era l'autostrada del Sole.

I lavori iniziarono il 19 maggio 1956 nel cantiere di San Donato Milanese e si conclusero nel 1964.

Il primo grande tratto, da Milano a Bologna, fu inaugurato nel 1959.







Ideato dall'industriale Mario Pavesi, il primo autogrill a ponte d'Europa fu costruito nel 1959 a Fiorenzuola d'Arda, proprio sull'autostrada del Sole.

Il successivo tratto appenninico Bologna-Firenze, realizzato con una notevole varietà di forme, metodi e materiali, fu inaugurato il 3 dicembre 1960.

Prima della conclusione dell'opera che, si disse, "rendeva l'Italia più corta", erano necessari due giorni di viaggio per raggiungere Milano da Napoli.

Ideato dall'industriale Mario Pavesi, il primo autogrill a ponte d'Europa fu costruito nel 1959 a Fiorenzuola d'Arda, proprio sull'autostrada del Sole.

Nell'arco di pochi anni, le nuove potenti macchine movimento terra facilitarono la creazione di massicciate e la rapida posa dell'asfalto, mentre l'uso di cemento e di nuove tecniche permise la costruzione di ponti, lunghi trafori ed arditi viadotti.

Nel 1973 il Paese risultava il terzo al mondo per lunghezza di autostrade, dopo Stati Uniti e Germania.

L'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria rappresenta la principale arteria di scorrimento che collega la Sicilia e le estreme regioni meridionali tirreniche alla grande rete autostradale europea allacciandosi al Corridoio 1 che collega Palermo a Berlino.

Le reti di telecomunicazione e telematiche sono in larga parte invisibili, ma diffusi sono i ripetitori, collocati in luoghi elevati, i ricevitori, le antenne e le parabole sui tetti ed i balconi delle case.



Oggi, con i 6500 km circa di autostrade, ossia 21,5 km per ogni 1000 kmq di territorio, l'Italia ha una densità nettamente superiore alla media europea (9,9 km ogni 1000 kmq), superata soltanto da Belgio (56,6), Paesi Bassi (54,9), Lussemburgo (48,7) e Germania (33,7).

Complessivamente, il numero di chilometri di tutte le strade in Italia (sommando alle autostrade le statali, provinciali e comunali extraurbane) supera 300.000.

### Le autostrade dell'informazione

Per accorciare le distanze della "lunga" Italia, un ruolo di primo piano è stato svolto anche dalle telecomunicazioni. Radio e televisione sono state determinanti per

la diffusione di un pensare comune, di un pensare "italiano".

Altro fattore di modernizzazione e coesione è stata l'estensione delle reti telefonica e poi telematica: il telefono è diventato sempre più presente ed oggi l'Italia è tra i primi paesi del mondo per utilizzo del cellulare e l'obiettivo attuale è quello di estendere la rete a banda larga (sinonimo di linea Adsl o fibra ottica) su tutto il territorio nazionale.

Strutturata per grandi assi (*back-bone*) e nodi (*hub*), da cui si dipartono le reti secondarie, ripete le gerarchie territoriali delle altre infrastrutture.

Le fibre ottiche consentono la trasmissione su lunga distanza senza ripetitori e hanno una capacità di trasporto di informazione molto superiore a quella dei cavi coassiali. Attualmente il Belpaese è settimo al mondo per numero di accessi a banda larga ed il quarto nell'UE, dopo Germania, Regno Unito e Francia.

Le reti di telecomunicazione e telematiche sono in larga parte invisibili, sviluppandosi nel sottosuolo e nell'etere attraverso l'uso di ponti radio e satelliti, ma diffusi sono i ripetitori, collocati in luoghi elevati, ma anche i ricevitori, le antenne e le parabole sui tetti ed i balconi delle case.

Ma qual è l'inizio di questa storia?

Prima di quella telefonica fu la rete telegrafica a consentire l'istantanea comunicazione tra punti dislocati a grande distanza. Il servizio telegrafico, con la nascita dello Stato italiano, fu affidato prima alla Direzione generale delle Strade Ferrate del Ministero dei Lavori Pubblici, poi, dal 1889, al nuovo Ministero delle Poste e Telegrafi.

In Italia il servizio telefonico fu attivato ufficialmente nel 1881.

Tra il 1921 ed il 1924 fu realizzata dallo stato la prima grande infrastruttura di rete interurbana con la posa di cavi sotterranei per la tratta Milano-Genova-Torino.

Il traguardo di collegare tutti i comuni italiani fu raggiunto nel 1951. Nel corso degli anni successivi furono allacciate anche tutte le frazioni.

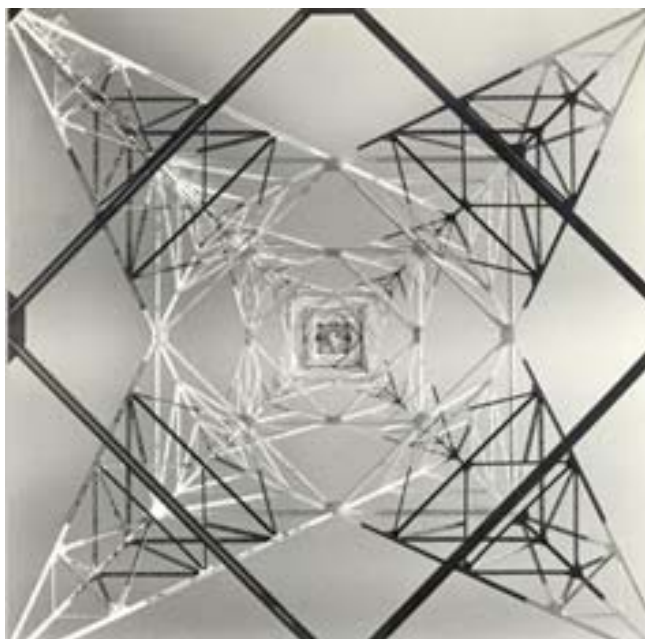
La costruzione dei collegamenti con ponti radio si sviluppò in Italia tra gli anni Cinquanta e Sessanta.

Tra i più significativi del periodo, l'attivazione della tratta tra Monte Cavo (Roma) e Monte Serpeddi (Cagliari). Nel 1973 la tecnologia dei ponti radio consentì la costruzione della prima rete italiana di radiotelefonazione terrestre chiamata *Radio Telefono Mobile Italiano*, antenato degli attuali sistemi cellulari.

A partire dal 1970 l'Italia fu il primo paese europeo a raggiungere il traguardo della teleselezione internazionale: non occorre più il tramite delle telefoniste per effettuare le chiamate interurbane.

Tra gli anni Ottanta e Novanta l'introduzione delle nuove centrali a tecnologia numerica, l'utilizzo della fibra ottica e

La costruzione dei collegamenti con ponti radio si sviluppò in Italia tra gli anni Cinquanta e Sessanta.



Le fibre ottiche consentono la trasmissione su lunga distanza senza ripetitori e hanno una capacità di trasporto di informazione molto superiore a quella dei cavi coassiali.

delle tecnologie di compressione dati, l'attivazione di servizi basati sulla nuova tecnologia dei telefoni cellulari, insieme allo sviluppo del satellitare, hanno posto le basi per affermazione dell'era digitale.

La rivoluzione è ancora in atto....

### Cosa c'è ancora da unire?

Secondo uno studio di Unioncamere - Istituto Tagliacarne (2010) vi è un Sud staccato del 34,6% rispetto al Nord-Est, l'area più privilegiata dalle cosiddette infrastrutture economiche.

Se non si tiene conto dei porti la differenza con il Nord-Ovest diventa l'abisso del 37,4%.

Per inciso, le infrastrutture portuali sono l'unica voce dove il Mezzogiorno sale sopra la media italiana, considerata anche la lunghezza delle sue coste.

Tuttavia, anche qui il suo +6,6% è nulla rispetto al +72,1% del Nord-Est.

Se si prende in considerazione la rete stradale, il Sud si trova con un divario del 28,6% rispetto al Nord-Ovest e del 20,2% rispetto al Centro-Nord.

La situazione è ancora più negativa se si passa alla rete ferroviaria, dove il gap arriva al 29,7% rispetto al Centro-Nord e schizza al 46,3% rispetto al Centro.

Per gli aeroporti, il divario con la situazione nazionale sfiora il 40% ed arriva al 60% se il raffronto è con il Centro-Nord.

In realtà, se il Sud piange, il Nord non ride.

La forte densità imprenditoriale e la più accentuata propensione all'internazionalizzazione delle imprese del Settentrione hanno fatto emergere anche una "questione



*Nord*”, soprattutto in Lombardia, Friuli Venezia Giulia e Veneto.

In queste regioni, il tessuto produttivo sente la necessità di un ulteriore potenziamento di alcune infrastrutture strategiche: collegamenti ferroviari in alta velocità di scala internazionale, potenziamento di una rete autostradale che, per quanto densa, presenta indici di affollamento spesso critici, e, in generale, una migliore connessione con le reti di trasporto transeuropee.

Il Belpaese è già inserito nelle grandi infrastrutture europee definite “corridoi europei” (il corridoio 1 e il corridoio 24) ed è in progetto la sua inclusione nel corridoio 5, mediante un collegamento ad alta velocità (la Tav) che, attraverso la Val di Susa, dovrà unire la rete italiana a quella francese.

La fotografia della dotazione infrastrutturale è chiara: nel Sud appaiono in sofferenza tutte le infrastrutture di trasporto.

In controtendenza sono solo gli aeroporti, la cui situazione rimane però ancora molto critica, visto che la dotazione si colloca sotto il 40% della media nazionale.

Obiettivi determinanti da raggiungere sono il completamento della rete ferroviaria ad alta velocità, nonché i miglioramenti nelle comunicazioni transappenniniche tra Tirreno ed Adriatico, soprattutto a sud di Salerno, oltre alla costruzione ed al completamento di alcune tratte ferroviarie ed autostradali per collegare meglio la Sicilia orientale a quella occidentale.

In attesa di queste strategiche realizzazioni, in un periodo di scarse disponibilità finanziarie, l'arditissimo progetto del ponte sullo Stretto di Messina procede a rilento, anche per

L'arditissimo progetto del ponte sullo Stretto di Messina procede a rilento, anche per le perplessità derivante dalla collocazione in un luogo a rischio sismico particolarmente elevato.



Il Belpaese è già inserito nelle grandi infrastrutture europee definite “corridoi europei” ed è in progetto la sua inclusione nel corridoio 5, mediante un collegamento ad alta velocità che dovrà unire la rete italiana a quella francese.

le perplessità derivante dalla collocazione in un luogo a rischio sismico particolarmente elevato.

La concretizzazione degli interventi, oltre a mettere in relazione le regioni, consentirebbe all'Italia di connettersi alle reti internazionali europee ed extraeuropee.

#### Riferimenti bibliografici

AA. VV. (2010), *1861/2011. Italia unita e diversa*, Touring Club Italiano, Milano.

AA. VV. (1985) *Italia. Ventesimo Secolo*, Selezione dal Reader's Digest, Milano.

Scirè G. (2008) *Poste. Dal cavallo ad Internet*, Giunti, Firenze.

#### Referenze immagini

L'immagine a pag. 51 è tratta da <http://commons.wikimedia.org>. La foto di pag. 52 è tratta da <http://www.discoveryalps.it>; l'immagine di pag. 53 è tratta da <http://www.artesuarte.it>; la foto di pag. 54 è tratta da <http://www.cepolina.com>. A pag. 55 la foto in alto è tratta da <http://commons.wikimedia.org>, quella in basso è tratta da <http://www.geo.toscana.it>. La foto di pag. 56 è tratta da <http://www.adnkronos.com>. L'immagine di pag. 57 è tratta da <http://www.storiadimilano.it/citta/milanotecnica/strade/autostrade>. La foto in alto a pag. 58 è tratta da <http://it.paperblog.com>, quelle in basso sono tratte da <http://commons.wikimedia.org> (ndr). Le foto di pag. 59 sono tratte da [www.flickr.com](http://www.flickr.com) (in alto) e da <http://www.telecomitalia.it>; le immagini di pag. 60 sono tratte da <http://www.mit.org> (in alto) e da <http://architetturaxcostruire.lacasagiusta.it/stetto-messina-progett-archistar> (ndr).



# Porti, trasporti e cultura del mare nelle città d'Italia, per i 150 anni dall'Unità

Ports, Transport and Marine Culture in the Cities of Italy, for the 150<sup>th</sup> Anniversary of the Unification

## Marta Moretti

Vice Direttore  
Centro Città d'Acqua, Venezia  
e-mail: [marta.cittadacqua@libero.it](mailto:marta.cittadacqua@libero.it); web: [www.citiesonwater.com](http://www.citiesonwater.com)

Le celebrazioni per i 150 anni dell'Unità d'Italia, al di là del momento commemorativo, offrono anche l'occasione per interrogarsi sulla storia e lo sviluppo di questo Paese, in particolare in riferimento alla cultura del mare e al sistema dei trasporti via acqua. Di recente ci si è domandati se l'Italia di oggi ami davvero il mare e se, in questi 150 anni di storia nazionale, essa abbia riconosciuto la dovuta importanza al sistema dei porti sviluppati lungo le proprie coste. In un paese peninsulare come l'Italia, con i suoi 7.500 chilometri di fronte d'acqua, la presenza dei porti è sempre stata elemento determinante per la crescita economica e per la sua affermazione sui mercati internazionali. Il legame profondo che ha unito i porti alle città è stato in passato un fattore decisivo non solo per la configurazione fisica dei territori urbani ma anche per la definizione della loro 'identità', in termini culturali. L'intero sistema portuale italiano – i porti maggiori, ma anche alcuni minori – si sono sviluppati in un intreccio di relazioni fisiche, economiche, sociali, culturali con le città che li 'ospitano'.

Ma se sono stati molto uniti e strettamente collegati ancora tra la fine dell'800 e la prima metà del '900, le città e i loro porti sono andati progressivamente separandosi nell'ultimo mezzo secolo, determinando situazioni di forti contrasti e di continue tensioni, penalizzando in questo modo la competitività economica dei porti e peggiorando la qualità della vita cittadina.

Solo più recentemente – a seguito della legge n. 84 del 1994 che affida alle Autorità Portuali anche il compito della promozione sia per incrementare i traffici che per favorire le relazioni con il territorio – nuove forme di 'dialogo' hanno consentito, in talune occasioni, di riavviare politiche di concertazione sui piani di sviluppo delle aree portuali e sul miglioramento della situazione delle zone urbane prossime ai porti.

Considerato da alcune città una risorsa, in altri casi ignorato, in altri ancora considerato un elemento di disturbo e causa

The celebrations for the 150th anniversary of the Unification of Italy also offer the opportunity to question the history and development of this country, particularly in reference to the maritime culture and the system of water transport. In a peninsular country like Italy, with its 7,500 km of waterfront, the presence of ports has always been crucial to economic growth and its success in international markets. But the second half of the twentieth century, cities and their ports have been gradually separated, resulting in situation of conflict and ongoing tensions. Only recently - following the Law 84, 1994 - new forms of 'dialogue' have allowed, on certain occasions, to restart political consultation on the development plans of the port areas and on improving the situation of urban areas close to ports. For all these reasons, the occasion of the 150th anniversary of the Unification of Italy can be a significant moment to resume the debate on the role of Italian ports in the history of our country, and possibly increase the potential that they may have, according to the positive and encouraging data of the entire maritime cluster in recent years, at least until the economic crisis of 2008. At the same time, the complex relationship port-city can be analyzed, with a view to mutual recognition of their needs and to the development of their activities in a framework of practical and effective, cooperative spirit, which requires both a greater mutual understanding as well as a more effective targeting to achieve a lasting and sustainable urban quality. The gradual economic globalization and market liberalization have led to a general increase in trade globally and in particular the Mediterranean has become a centre of traffic flows East-West and North-South. Italy, located in the middle of the Mediterranean basin, is now once again become the crossroads of the most important lines of goods and passengers connected world, experiencing a period of intense growth in maritime trade. Except for those ports with a strong presence of the cruise segment, which recorded growth rates of interest, the global economic crisis of 2008 has had very heavy in this sector (freight traffic to trucks and containers). This is also due to some historical gaps of the Mediterranean ports, such as the lack of rail connections to and from the ports, although Port Authorities are trying to bridge the gap both in terms of infrastructural interventions and environmental sustainability, through policies of sharing and coexistence between the port and the surrounding area and through a renewed and widespread 'culture of the sea'. Since only through a cultural approach and mutual education will emerge a new perception of the *port in the city* and the *city in the port*. In fact, there are already encouraging signs of a recent appropriation of the port in a positive light and of a recovery of marine culture in several Italian port cities. Through a slow and complex process, articulated through different events, is gaining a new 'feeling' in relation to ports, seen in the key of a resource and as an integral part of a city, provided they respect certain rules necessary for sustainable urban living.





Vista aerea del porto di Ravenna.

di una serie di fattori negativi quali il congestionamento stradale, l'inquinamento, l'impatto negativo sull'industria della pesca e sul turismo, e il mancato o difficile accesso al mare, il porto però non ha mai smesso di rappresentare una realtà importante con cui rapportarsi, confrontarsi e, anche, scontrarsi. Spesso all'origine stessa dei primi insediamenti urbani, quasi sempre *motivo* e *motore* dello sviluppo delle città, il porto resta una presenza, anche quando conflittuale, ricca di suggestioni e di fascino, luogo di produzione e di passaggio di merci e di uomini, vero condensato di saperi e di abilità e, oggi più che mai, luogo di incontro di genti e culture diverse.

Per tutti questi motivi, l'occasione del 150esimo anniversario dell'Unità d'Italia può rappresentare un momento significativo per riprendere la riflessione sul ruolo dei porti italiani nella storia del nostro paese, ed, eventualmente, sul potenziale rafforzamento che essi possono subire, alla luce dei dati positivi ed incoraggianti dell'intero *cluster* marittimo in questi ultimi anni, almeno fino alla crisi congiunturale del 2008. Un sistema articolato in reti di imprese e di interscambi altamente flessibili, quello del settore marittimo, che ha trovato, grazie alla sua configurazione particolare, frutto dell'aggregazione di produzioni di matrice manifatturiera – la cantieristica e la nautica da diporto – e di servizi (trasporti,

gestione dei porti, agenti marittimi, cantieri navali, ecc), una propria configurazione efficiente, in grado di creare redditività e di mantenere su livelli sostenuti la crescita della produzione e dell'occupazione.

Al tempo stesso, la ricorrenza celebrativa dei 150 anni, in quanto occasione di riflessione sulla nostra storia e sul nostro passato nazionale, può permettere anche di analizzare la complessa relazione porto-città, in un'ottica di mutuo riconoscimento delle rispettive esigenze e della medesima volontà di sviluppare le proprie attività in un quadro di concreto ed efficace spirito di collaborazione.

Se all'interno di ciascun ambito, la logica di filiera o di *sistema* così come quella di *rete* logistico-funzionale con le necessarie connessioni degli scali, attraverso adeguati collegamenti stradali e ferroviari, è ormai diventata una realtà sempre più consolidata e diffusa, capace di innescare nuovi modelli di relazione con il territorio, resta ancora molto da fare nell'ambito della collaborazione trasversale tra competenze portuali e competenze urbane, che richiede innanzi tutto una maggiore e più aggiornata conoscenza reciproca, così come una più efficace definizione degli obiettivi per il raggiungimento di una qualità urbana sostenibile e duratura.

Andando a guardare i dati emerge che il traffico marittimo

italiano è ripartito fra un numero elevato di porti commerciali ma solo una trentina tra questi presenta livelli di movimentazione di rilevanza nazionale. Di questi, circa 10 svolgono una funzione specificamente industriale mentre gli altri 20 abbinano ruoli commerciali e industriali, con un traffico suddiviso in modo difforme.

Di fatto in tutto il Paese sono identificabili sette/otto complessi portuali, a estensione regionale o interregionale, formati spontaneamente in raccordo con altrettante aree geo-economiche, in funzione di un retroterra più diretto e in certi casi esclusivo. L'area più industrializzata (pianura padana) si appoggia quindi in prevalenza sui porti liguri e su Livorno da un lato, nonché su porti dell'arco giuliano veneto e su Ravenna dall'altro. Le aree del centro, più limitate per dimensioni, e caratterizzate da attività industriali in prevalenza medio piccole, sono essenzialmente servite dai porti del medio e basso Tirreno e, in misura minore, da quelli del medio-basso Adriatico, così come sui porti del basso Tirreno e su quelli del basso Adriatico gravitano le aree del Mezzogiorno continentale. Infine le aree delle due grandi Isole trovano nei rispettivi porti il loro naturale sbocco marittimo.

Veduta della città e del porto di Trapani.

La progressiva globalizzazione dell'economia e la liberalizzazione del mercato hanno determinato una generale crescita degli scambi commerciali a livello mondiale e in particolare il bacino del Mediterraneo è diventato un centro di flussi di traffico Est-Ovest e Nord-Sud (traffico merce varia e Ro/Ro, traffico passeggeri e traffico prodotti petroliferi, ecc).

La particolare posizione geografica dell'Italia può rendere i trasporti marittimi uno degli elementi strategici di sviluppo del Paese. Posta al centro del bacino del Mediterraneo, è tornata ad essere oggi il crocevia delle più importanti direttrici di collegamento mondiale di merci e passeggeri, contribuendo all'aumento complessivo dei traffici nei porti nazionali ed alla loro specializzazione.

Tali incrementi dimostrano come ormai i porti italiani siano riusciti ad acquisire non solo i traffici relativi al mercato nazionale ma anche quelli destinati ai paesi del bacino del Mediterraneo attraverso lo sviluppo del *transshipment* – il porto di Gioia Tauro è il più importante porto di *transshipment* per i contenitori del Mediterraneo – che ha permesso di realizzare una fitta rete di servizi marittimi in questa area







Veduta dello stretto e della città di Reggio Calabria.

geografica. Quindi, anche grazie agli effetti positivi in termini di efficienza e competitività delle attività portuali derivanti dalla legge di riforma n. 84/94, si può affermare che la portualità italiana ha potuto vivere una stagione di intensa crescita dei traffici marittimi specie di quelli containerizzati. Certo, la crisi congiunturale e globale del 2008 non è stata priva di effetti molto pesanti anche in questo settore, registrando severe contrazioni significative ovunque dei volumi movimentati e risultati in calo per quasi tutte le tipologie di traffico, ad eccezione per quei porti caratterizzati da una forte presenza del segmento crocieristico.

Così il porto di Bari si conferma porto leader del bacino Adriatico e si appresta a raggiungere quota due milioni di passeggeri seguito dallo scalo di Venezia, con circa 1,8 milioni di passeggeri, dai circa due milioni e mezzo di Civitavecchia, da un milione 200 mila di Napoli, dalle centinaia di migliaia a Savona e Genova. Inoltre, la ricerca di nuovi itinerari ha portato le navi da crociera in scali e piazze commerciali altrimenti dedicate ad altri traffici, consentendo di diffondere più capillarmente le occasioni di sviluppo dei singoli territori: La Spezia, Brindisi, Portoferraio, Olbia, Cagliari, i porti della Sicilia. Sul traffico traghetti la situazione è invece molto più stagnante, con una leadership nei collegamenti con la sponda greca e albanese di Brindisi e di Ancona, in particolare, con quella croata. Mentre, sul fronte delle merci che viaggiano su mezzi pesanti (trucks e trailers) e sul traffico containers, la crisi economica si è fatta sentire molto pesantemente in tutti i porti mediterranei.

Nel bacino Adriatico-Ionico, ad esempio, il movimento complessivo delle merci ha complessivamente registrato livelli di traffico inferiori a quelli di un decennio fa, anche se un calo medio dell'8% va tuttavia considerato un buon risultato tenuto conto che i più grandi porti del mondo hanno perso in media il 15% dei traffici e su scala mondiale il traffico container si è ridotto intorno al 10-12%.

Ma una delle lacune storiche della portualità del Mediterraneo, e di quella adriatica in particolare, è

rappresentata dalla mancanza di collegamenti terrestri via ferrovia da e per i porti. Al contrario i porti del Nord Europa, sulla frequenza di collegamenti ferroviari capaci di collegare gli scali direttamente con *inland* terminal e in generale grandi bacini di consumo, hanno fondato storicamente parte della propria competitività. Eppure, la capacità di servire mercati di consumo e di produzione interni, lontani dal porto, è sempre più un fattore strategico per i porti e l'intermodalità ferroviaria è uno strumento fondamentale perché questo avvenga.

Data la particolare morfologia del Paese e l'elevata congestione del traffico su strada (su cui circola l'85% del totale), l'Italia necessita di modalità alternative sulle distanze medio-lunghe, quindi un ruolo maggiore delle linee ferroviarie e delle rotte marittime potrebbe mettere a disposizione soluzioni di trasporto combinato e prodotti innovativi. Molto si sta tentando di fare per stimolare questa modalità di trasporto (incentivi regionali, investimenti infrastrutturali, programmi europei di sostegno ecc...) e soprattutto per colmare i ritardi degli scali italiani, anche in considerazione della sua sostenibilità ambientale (quella ferroviaria è la modalità meno inquinante).

Oggi, in Italia, sono pochi i porti che presentano servizi ferroviari tali da assorbire quote di traffico significative. Trieste è, in questo senso, sicuramente il porto con servizi più capillari – munito anche di retroporto – e internazionalizzati. Quasi un terzo del traffico container si muove via ferrovia e, oltre ai collegamenti nazionali, vi sono connessioni con Germania, Austria, Ungheria, Repubblica Ceca per un numero complessivo di 50 treni a settimana. Con destinazioni tutte italiane, sono invece i frequenti collegamenti ferroviari da e per il porto di Ravenna. La competitività del bacino Adriatico si misurerà sempre di più sulla capacità di offrire servizi ad alto valore aggiunto, e collegamenti door-to-door, piuttosto che sulla capacità dei terminal o sui prezzi dei servizi portuali. Ora le nuove frontiere competitive per i porti italiani sono rappresentate dal Nord Africa e dal pullulare di nuovi scali



Il porto di Genova con la Stazione Marittima.

che sono nati o si apprestano a nascere in un bacino che raccoglie 280 milioni di persone, manodopera a basso costo, capacità di attrazione degli investimenti internazionali e tassi di sviluppo del PIL interessanti (in condizioni di normalità). In vista quindi di un incremento del trasporto intermodale nel futuro, le Autorità Portuali italiane stanno attivando iniziative volte a potenziare la capacità infrastrutturale dei porti, creando piattaforme in grado di gestire traffico intermodale, ampliando il numero di binari o creando più fluidi collegamenti con la rete nazionale.

Se generalmente il raccordo con il sistema viario non presenta evidenti criticità, più delicato sembra essere il dialogo con Rfi, relativo alle modalità di gestione dei terminal ferroviari (talvolta sottoutilizzati), alla disponibilità di personale per l'utilizzo dei locomotori, all'utilizzo della rete, alla definizione di tariffe e manovre. In particolare, esiste l'esigenza di arrivare ad un maggior coordinamento tra i differenti protagonisti delle reti e dei nodi infrastrutturali (ferrovie, ma anche porti, aeroporti e autostrade) in Italia, sia per ottenere una migliore utilizzazione delle risorse pubbliche che per evitare una minore efficienza complessiva del

sistema, arrivando addirittura a produrre strutture che rischiano di entrare in sovrapposizione tra loro.

Quindi, dare forma completa al sistema a rete, proseguire nel processo di investimento per la modernizzazione delle strutture che già oggi si confrontano con il mercato e per quelle che a breve diverranno operative, adottare appieno il metodo del dialogo con altri attori del sistema logistico nazionale, in modo da dare maggiore e migliore sostanza alle relazioni con il territorio (*cluster-terra mare*) appaiono come fattori di fondamentale importanza per una maggiore efficienza e competitività dei porti italiani sul territorio.

Anche sul fronte ambientale in generale vanno segnalate alcune iniziative, che vanno dal progetto "tetti verdi" con pannelli fotovoltaici, al *cold ironing*, dall'utilizzo di fonti di energia rinnovabile ai programmi di certificazione ambientale, dal recupero del patrimonio storico architettonico alla cura degli spazi portuali destinati al turismo ed alle crociere.

Finalizzate alla salvaguardia del "mare" quale bene da proteggere e tutelare, o con l'obiettivo di evitare alle città effetti indesiderati quali inquinamento acustico o dell'aria,





Il porto della Spezia.

le soluzioni adottate stanno realmente trasformando i porti in luoghi più sostenibili dove ambiente, qualità e sicurezza possono svilupparsi insieme.

Grazie alle direttive europee che impongono adeguamenti e restrizioni e, più in generale, grazie anche a un evolversi della sensibilità ambientale (*green port*) a tutti i livelli sempre più attenta, i porti e le attività produttive ad esso collegate sono sempre più laboratori di sperimentazione di formule più rispettose dell'ambiente.

Sempre più sono necessarie politiche di condivisione e convivenza tra il porto e il territorio circostante, tanto più se si tratta di una città o di un centro storico, al fine di uno sviluppo armonioso di tutte le parti e di una ottimizzazione sinergica di tutte le forze economiche presenti sul territorio. E' oggi indifferibile per l'economia marittima italiana, ma anche per lo sviluppo della città cui fa riferimento, un approccio di sistema, che riesca ad esaltare le specializzazioni, ma che al contempo permetta di sfruttare le sinergie esistenti nel settore.

Tale approccio integrato, dopo decenni di contrapposizioni se non di aperte ostilità tra porto e città, può maturare

soltanto in un rinnovata e diffusa 'cultura del mare' e del ruolo attivo e 'creativo' dei porti. Solo attraverso un approccio culturale e una reciproca educazione potrà emergere una nuova percezione del *porto in città* e della *città nel porto*.

In realtà, esistono già segnali incoraggianti di una recente appropriazione – o ri-appropriazione – del porto in chiave positiva e di un recupero della cultura del mare in alcune città portuali italiane.

Attraverso un processo lento e complesso che coinvolge approcci e ambiti diversi, oltre a molteplici interlocutori istituzionali, sta maturando in modo diffuso un nuovo 'sentire' nei confronti dei porti, purché essi rientrino o rispettino alcune regole necessarie per una vita urbana sostenibile.

Inoltre, un'opportuna azione di comunicazione e di conoscenza reciproca portata avanti in anni recenti da molte Autorità portuali e articolata in azioni diverse – *open days*, eventi, fiere, attività didattiche, mostre, spettacoli, collaborazioni con eventi sportivi o di natura sociale – ha permesso una sorta di avvicinamento del porto alla città, non più vissuto esclusivamente come luogo di transito ma



quale valore aggiunto per la città stessa. Un grosso contributo a questo cambio di percezione viene dallo straordinario sviluppo che ha investito il mercato crocieristico

Venezia, in alto a sinistra nave da crociera attraccata alla riva dei Sette Martiri; in basso l'ex chiesetta di Santa Marta.

in anni recenti.

Come si è detto, molti porti italiani, un tempo principalmente a vocazione commerciale e di merci, hanno registrato un aumento di traffico consistente proprio nel trasporto passeggeri, a seguito dell'incredibile fortuna del turismo delle crociere in particolare nel Mediterraneo.

E proprio per l' *'utilizzo'* che il passeggero delle crociere fa della città di partenza e arrivo del suo viaggio, specificatamente connotato al tipo di proposta culturale e turistica su cui si sta strutturando il mercato di recente, i terminal passeggeri e le funzioni ad esso collegate hanno svolto il ruolo di vere cerniere tra queste due realtà, mettendo in collegamento porzioni di città altrimenti separate. In molti casi è il waterfront recuperato a funzioni urbane, con la sua ricchezza di infrastrutture industriali e portuali, con la sua atmosfera intrisa di simboli, a far maturare una nuova prossimità tra la città e il porto e a trasformarsi nello *start-up* di nuove opportunità di sviluppo economico e nel riposizionamento della città nel suo insieme.

Basti pensare al più importante porto italiano, Genova. È stata la prima città italiana a fronteggiare la crisi identitaria,





puntando sulla sua cultura marinara e sul mare, attraverso la riqualificazione di Porto Antico e la trasformazione del waterfront in un polo di attrazione per il tempo libero. L'Acquario, il Bigo, il recupero dei Magazzini del Cotone e, più recentemente, il Museo del Mare Galata, hanno trasformato Genova in una delle mete italiane di maggiore interesse. Nella direzione dell'educazione e dell'avvicinamento tra porto e città, va invece il 'giovane' Genoa Port Center che, utilizzando i più avanzati strumenti multimediali (schermi digitali, collegamenti via radio, simulatori di navigazione), racconta ai cittadini di tutte le età come funziona un porto moderno e tecnologico oggi. Ma altri segnali interessanti vengono dalla Spezia che, da un lato, attraverso manifestazioni quali la Festa della Marineria, afferma la sua lunga storia di porto civile e militare, e dall'altra trasforma il suo fronte d'acqua urbano offrendo una nuova accessibilità all'acqua fatta di spazi pubblici e aree verdi, impianti sportivi, servizi per la navigazione da diporto e per le crociere e un museo del mare.

Così Napoli, che si appresta a ridisegnare, sul fronte urbano, la sua linea di confine tra porto turistico e città, con il complesso progetto della *filtering line*, che offrirà servizi ai cittadini e turisti fungendo al contempo da passeggiata panoramica in superficie e da cerniera sotterranea di raccordo dei servizi dall'altra. Al tempo stesso, sta sviluppando un progetto di 'banca del mare' che annovera nella compagine societaria rappresentanti del porto, della nautica e dei servizi ad essa connessi (agenzie, spedizionieri, trasportatori, terminalisti, broker, professionisti), per favorire un rapporto diretto con la realtà strategica imprenditoriale dello shipping.

E ancora l'Autorità Portuale di Venezia che, da un lato, apre la sua area portuale ad attività espositive e congressuali, attraverso il recupero dell'ex chiesetta trecentesca di Santa Marta l'Autorità Portuale e attraverso una serie di manifestazioni sportive e promozionali – tra cui gli *open days* e la Venice Marathon, solo per citarne alcuni –, dall'altra, adotta politiche di tutela, di sicurezza, di risparmio energetico e di rispetto dell'ambiente sostenendo la strategia riassunta in porto *aperto*, porto *sicuro*, porto *verde*. In questa stessa linea è il progetto "Porto Aperto Porte Aperte" del porto di Livorno che, attraverso un calendario di visite rivolte alle scuole, ha permesso di far conoscere la città portuale e la nuova idea di Museo del porto e dei mestieri portuali che farà parte di un percorso turistico.

Così come il Polo Museale del Porto a Trieste, il Museo del Comando delle Capitanerie di Porto a Civitavecchia, il Polo Museale di Palermo che comprende, oltre al Museo della Marineria anche un Acquario: tutte iniziative che, mettendo in comunicazione il porto con il territorio, valorizzano il patrimonio di saperi, di abilità e di conoscenze che provengono dalla cultura del mare e del porto, costruiscono un'identità rinnovata della città portuale e, al tempo stesso, innescano una qualità di vita nella città che contempla, quanto più possibile, il concetto di integrazione e convivenza.

Un principio al quale guardare con sempre maggiore convinzione in un Paese che, per molti aspetti, sente ancora fratture e distinzioni, dimenticando quanto le differenze siano sinonimi di ricchezza e vitalità se vissute in una logica di bene comune.

### Riferimenti bibliografici

Federazione del Mare, III Rapporto sull'Economia del Mare, 2006 Censis, Franco Angeli.

Lupi P., "Cos'è un porto?", in *Portusplus n. 1 2011*, Edizione RETE, Venezia 2011.

Il disegno dell'interportualità italiana. Fattori di crescita, sviluppo della logistica e dinamiche territoriali - UIR/CENSIS 2008.

Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e Ionio, OSSERVATORIO TRAFFICI MARITTIMI. RELAZIONE 2010, a cura di Ida Simonella, ISTAO-Istituto Adriano Olivetti.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale dei Porti, Relazione sulle attività delle Autorità Portuali 2009.

### Referenze immagini

Tutte le immagini sono dell'Archivio Centro Città d'Acqua, Venezia.



# Italia 2011: territorio senza politiche politiche senza territorio

## Italy 2011: Territory Without Policies Policies Without Territory

**Carlo Salone**

EU-Polis, DiTer  
Politecnico e Università di Torino  
e-mail: [carlo.salone@unito.it](mailto:carlo.salone@unito.it)

### Introduzione

Nel variegato panorama della ricerca territoriale italiana, la specificità della prospettiva geografica appare per molti un aspetto difficile da cogliere, a causa forse della "trasversalità" del suo sguardo e della sua parziale sovrapposizione con altre discipline territoriali. Ammesso e non concesso che questo tema rivesta un qualche interesse per i lettori, la sua discussione non è affrontabile in questo contributo. Piuttosto, in quest'occasione può essere interessante concentrarsi su alcuni "oggetti" che sono propri della riflessione geografica.

Quest'ultima è da sempre un sapere interessato ai confini, alla loro genesi e trasformazione: la definizione di uno spazio "confinato" è parte integrante di un processo di appropriazione e, contemporaneamente, di esclusione da parte degli attori sociali. Essa implica altresì il riconoscimento di oggetti territoriali più o meno contigui visti come omogenei "per differenza" rispetto a elementi avvertiti invece come diversi e, dunque, esterni al campo della propria territorialità (Sack, 1986).

L'idea stessa di territorio si accompagna dunque alla definizione di un "perimetro" che racchiude l'insieme della relazioni – solidaristiche o conflittuali - tra i soggetti insediati e implica l'esistenza di un'autorità che esercita in modo esclusivo una qualche forma di sovranità all'interno dei "limiti" dati. Per la cultura romana, il *limes* segna l'invalicabile confine tra la civiltà e la barbarie, tra l'ordine razionale del corpo sociale organizzato nella *res publica* e il disordine primordiale dell'orda nomade. L'apice delle "prassi confinarie" si raggiunge con l'affermazione degli stati-nazione, che i manuali di geopolitica fanno coincidere con il trattato di Vestfalia (1648), il quale offre un'immagine compiuta dello Stato come un contenitore determinato dai confini esterni, all'interno dei quali l'autorità del sovrano si esercita in modo assoluto sui sudditi e sui territori.

The paper aims at discussing from a critical perspective the state of art of territorial policies on the national scale, through the political geography approach, interested in the restructuring processes of the role of the State and regional governments, and using the key of de-territorialisation/territorialisation effects of physical infrastructures.

The last decades are thus analysed as a set of missed opportunities for the Italian territorial development, where the central governments approach has essentially been led by engineering and economical logics, with no ability to take into account the territorial implications of technical choices.

The history of spatial planning at national level has proved, in short, a history of broken promises: in spite of exceptional richness and variety of urban settlement and regional frameworks of regional economic structures, public action to conduct central level have rarely crossed the issues of territorial expansion and enhancement, and when that occurred, as the experience of Project 80 and in that, therein, regional strategic platforms at MIT initiatives have been undertaken without any real ability to affect the sore spots of our land imbalances in allocation of resources between North and South of the country, "poverty" of equipment of Italian cities, land use and landscape resources increasing over the decades.

While Europe is trying - with difficulty - to respond with cross-sectoral programming to complex problems, in Italy seem to prevail industry solutions and dominated by a logic "economist" and not territorialized, which actually eludes concrete points raised by the financial crisis and budgetary constraints.

This is even more true if you intentionally look through the lens of the geographic infrastructure initiatives undertaken by the central government, after an intense phase of concentration of financial resources in the frame construction of infrastructural base of the peninsula, the issue has undergone variations only technological and economic no capacity for reflection on the relevant territorial implications of the choices made.

While in other European countries, the integration between infrastructure development and regional development was seriously taken into care, emphasizing the aspects of "territorial project" - the French experience is, as always, eloquent in this respect - in the last fifteen years, the territorial aspect choices of infrastructure has been sacrificed on the altar of rationality engineering and financial calculations.

Far from asserting that these issues are minor, we believe that the dynamics of de-territorialization and selective territorialization generated by the various infrastructure options that require attention, until now, is completely lacking.



Le pratiche tese alla definizione e alla perimetrazione dello spazio descrivono il campo della territorializzazione. Secondo la geografia politica tradizionale, il processo di territorializzazione è determinato dalla necessità di esercitare il potere in forma esclusiva da parte (di alcuni) dei soggetti che lo abitano; e la territorialità è, appunto, un fenomeno in cui lo spazio viene suddiviso e organizzato in territori, caratterizzati da identità spaziale, da esclusività e da compartimentazione. Autori come Sack e Raffestin propongono di ampliare la trama delle relazioni biunivoca tra soggetto e spazio a un rapporto triangolare tra i soggetti e lo spazio, in cui quest'ultimo agisce come elemento di mediazione (Governa, 2005).

Nondimeno, la globalizzazione funziona da potente leva di iperconnessione e di frammentazione dei luoghi, attraverso un indebolimento delle relazioni di prossimità fisica provocato dall'azione de-territorializzante dei flussi di capitali e informazioni che si muovono sulle reti globali: conoscenza codificata, tecnologie standardizzate, competenze professionali di altro livello ecc.. Contrariamente a un'opinione ancora diffusa, però, le differenze territoriali reggono all'urto delle forze globali, attraverso strategie di relazione che moltiplicano i centri della decisione politica e i livelli di governance, e grazie alla persistente importanza dei fattori immobili dello sviluppo: conoscenza tacita, istituzioni sociali localizzate, valori patrimoniali, *amenities* ambientali, atmosfera creativa (Dematteis, 2005). Chi intenda oggi osservare il territorio italiano nella sua complessa identità e nelle sue relazioni con il resto dell'Europa non può, pertanto, che muovere da una duplice chiave di lettura. Da un lato, occorre essere consapevoli che la storia geopolitica della penisola italiana, con la sua tardiva unificazione sotto il regno sabauda, si differenzia dalla parabola seguita dai grandi stati nazionali europei e, forse, proprio anche questi caratteri originari sono alla base del persistere delle accentuate differenze economiche e culturali che caratterizzano il paese, nonché dell'armatura policentrica che caratterizza soprattutto le regioni centro-settentrionali. Dall'altro, pur nella persistenza di culture territoriali molto radicate, anche la penisola italiana si confronta con processi di de-territorializzazione e di ricomposizione territoriale indotti dall'instaurarsi di flussi di relazioni economiche e culturali che in larga misura ne trascendono i confini consolidati, e che disegnano reti articolate di rapporti di complementarità funzionale tra nodi territoriali e urbani anche remoti tra loro. Alla luce delle considerazioni sopra esposte, la tesi sostenuta in questo articolo è duplice,: i) nel corso degli ultimi vent'anni, le politiche territoriali alla scala nazionale sono state largamente identificate con una programmazione di interventi di natura prevalentemente infrastrutturale; ii) queste politiche infrastrutturali, lungi dall'essere strettamente connesse con le necessità e le progettualità locali, espressione di differenze geografiche radicate nella storia della penisola, si sono rivelate come azioni "de-

territorializzate", prive cioè di qualsiasi connessione e integrazione con le logiche multidimensionali dello sviluppo territoriale. Per argomentare questa tesi è tuttavia opportuno ricostruire, in modo necessariamente schematico, il quadro dei mutamenti che la "geopolitica interna" italiana ha registrato lungo gli ultimi due decenni, e che non è stato influente sul mutamento delle politiche territoriali "praticate" alla scala nazionale (par. 2). Nei paragrafi 3 e 4, l'attenzione sarà invece rivolta alla ricostruzione delle principali iniziative assunte dai Governi centrali in ordine alle strategie di assetto territoriale, che si sono sostanzialmente concentrate sulla dimensione infrastrutturale in una prospettiva "de-territorializzata", incurante delle implicazioni multidimensionali delle iniziative intraprese e della necessità di includere i sistemi territoriali nella progettazione degli interventi. Nel paragrafo 5, infine, si proporranno alcune considerazioni conclusive, sullo sfondo delle strategie che l'Unione europea sta sviluppando.

### Regioni e sistemi locali nell'Italia contemporanea

In tutta l'Europa occidentale, dagli anni settanta in poi i venti della globalizzazione hanno soffiato sulle braci delle antiche differenze territoriali, svelando un'inattesa vitalità delle regioni storiche e suscitando l'emergere di entità regionali dall'identità culturale incerta ma assai aggressive nel rivendicare ruoli di supremazia economica. Sullo sfondo di un'innegabile crisi delle architetture statuali – che qualcuno ha preteso di leggere come l'annuncio della scomparsa degli Stati-nazione, mentre si tratta piuttosto di una ridefinizione in chiave forse "post-nazionale" degli Stati – le regioni hanno conquistato, in molti paesi europei, competenze, funzioni e un ruolo politico senza precedenti.

Perché parliamo di rinascita regionale?

Come sappiamo dalla storia europea, l'affermazione dello Stato-nazione nell'evo moderno ha coinciso con una graduale operazione di ridimensionamento dello spazio di manovra delle istituzioni regionali e locali dotate di autorità politica, legale e religiosa che, durante l'ancien régime, avevano esercitato forme di sovranità territoriale autonoma. Queste giurisdizioni si sovrapponevano spesso tra loro e si integravano, non senza frizioni conflittuali, all'interno delle grandi compagini monarchiche e imperiali. Questo mosaico istituzionale, che ha differenziato per un lungo periodo lo spazio politico europeo, ha finito con l'essere progressivamente spogliato delle proprie attribuzioni di autonomia ed è stata compresso all'interno del contenitore centralizzato degli Stati-nazione. Il secolo XIX ha rappresentato la fase decisiva del processo di *nation* e *state building*, mentre il Novecento, con il deflagrare dei grandi conflitti bellici, ne ha costituito il compimento, ma, allo stesso tempo, ha innescato quei meccanismi di crisi che sono alla

base dell'odierna fase di ricomposizione e di rilegittimazione delle meso e micro-istituzioni di governo territoriale (Keating, 1997). La vitalità delle regioni come fenomeno tradizionalmente radicato in Europa sembra confermata dal loro riemergere alla ribalta della storia durante questa lunga fase di "crisi" degli edifici statuali e, in ogni caso, ribadisce la sua legittimità come oggetto di analisi del pari che gli Stati-nazione (Agnew, 2001; Keating, 1997). Alcuni autori hanno particolarmente insistito su questo processo di *hollowing-out* dello Stato-nazione (Jessop, 1997 e 2004), arrivando in alcuni casi a teorizzarne l'imminente scomparsa, come nel fortunato lavoro di Kenichi Omahe (1995), le cui tesi appaiono oggi però largamente ridimensionate, o a ipotizzare il dissolvimento del principio di territorialità statale (Badie, 1995). In effetti, l'evidenza empirica sulla presunta contrazione della sovranità degli Stati nei confronti di attori globali come le istituzioni sovranazionali o le imprese multinazionali lascia ampio spazio a interpretazioni divergenti: da una parte, si ritiene che il potere "transterritoriale" del capitale globale e delle istituzioni della *governance* economica mondiale (ma anche di agenzie come le Nazioni Unite o organismi politici come l'Unione Europea) sia in grado di dettare l'agenda interna delle politiche statali; dall'altra, alcuni sostengono che la globalizzazione non ha portato ad alcun effettivo mutamento della situazione di fatto, poiché gli Stati sono da tempo entità interdipendenti tra loro e adattabili alle influenze esterne. Questa adattabilità o "resilienza" degli Stati-nazione sembra aver effettivamente agito in modo profondo nell'ultimo scorcio del secolo, dando vita a una compresenza di sovranità statuali e autorità sovranazionali che consente oggi di parlare di stati post-nazionali, non solo nel senso che essi prescindono ampiamente da radicamenti identitari di stampo etno-linguistico, ma anche nel senso che condividono la responsabilità dell'azione pubblica con livelli di potere superiore, "denazionalizzando" la propria natura. È ancora Jessop (2004) a indicare come questo processo di "svuotamento" non sia che una delle molte tendenze che strutturano empiricamente la riorganizzazione dello Stato nel capitalismo maturo. Il potere statale è, per sua natura, dinamico e strettamente connesso con l'evoluzione sia dei regimi politici sovranazionali sia dei livelli locali e regionali; questa capacità di "resilienza" passa attraverso i) una denazionalizzazione dello Stato (politiche regionali comunitarie che si sviluppano all'interno dei confini nazionali, parametri economico-finanziari con cui l'Europa vincola i bilanci nazionali); ii) una de-stattizzazione del sistema politico, testimoniata dal declino della supremazia pubblica nelle politiche socio-economiche; iii) una internazionalizzazione dei regimi politici, che implica che il contesto internazionale dell'azione "domestica" dello Stato (sia essa nazionale, regionale o locale) si è espanso fino a includere una vasta gamma di fattori e processi extraterritoriali o transnazionali; che il contesto internazionale è divenuto strategicamente

più significativo per la politica interna; che, infine, gli attori-chiave includono oggi anche istituzioni e soggetti internazionali come fonti d'ispirazione per le politiche e per la loro implementazione (Jessop, 2004; Hudson, 2005).

È allora con maggior attenzione alla varietà degli effetti dell'integrazione globale degli scambi, non solo economici, sulla scena planetaria, che Saskia Sassen, in un volume recentemente tradotto in italiano, ci ricorda che "gli stati-nazione non dovrebbero più essere considerati gli unici poteri di governo: essi sono ora una classe fra diversi tipi di poteri e di agenzie politiche in un complesso sistema di potere dal livello globale a quello locale" (Sassen, 2006; ed. it. 2008, p. 291). In Europa, sono molti i fattori causali che hanno favorito e favoriscono un ampliamento della sfera di azione delle regioni, che per altro differiscono molto da un contesto nazionale ad un altro per struttura socio-economica, estensione territoriale e funzioni politiche esercitate. L'emergere di soggetti e istituzioni tesi alla valorizzazione delle economie regionali in un contesto globale sempre più competitivo è inoltre collegato al ruolo assunto dall'Unione Europea nell'ambito delle politiche regionali, che nella fase più recente ha accentuato in misura rilevante lo sforzo di associare la regioni agli Stati membri nella progettazione degli assi della politica di coesione per il periodo 2007 - 2013.

Un fattore chiave del nuovo attivismo regionale sul piano politico ed economico è senz'altro costituito dall'ideologia euro-regionalista elaborata in ambito comunitario sulla scia della presidenza Delors (Mac Leod, 1999): come precisato da Agnew (2000), durante gli anni sessanta e settanta, l'economia politica delle regioni si concentrava sulle dotazioni dei fattori e sulle relazioni centro-periferia, mentre di recente maggior attenzione è stata dedicata allo sviluppo ineguale in un contesto multi-scalare, in una fase in cui le città-regioni e i loro mobili confini, sia in termini economici che sociopolitici, sono elementi cruciali del quadro esplicativo. Allo stesso tempo, dopo un lungo periodo di eclissi, la dimensione regionale ha riguadagnato un ruolo rilevante nel quadro istituzionale delle politiche territoriali, come riflesso della crescente influenza della svolta neoregionalista. Ciò è avvenuto anche nel contesto italiano, dove una gamma ampia e complessa di fenomeni - la riforma costituzionale in atto dal 2001, l'uropeizzazione delle politiche pubbliche, le risposte altamente differenziate delle regioni alle sfide culturali, sociali ed economiche poste dalla globalizzazione - sta modificando il ruolo e la struttura degli spazi regionali, così come il comportamento degli attori regionali (Salone, 2010a). Dalla metà degli anni novanta l'Italia sta sperimentando una prolungato cantiere di riforme istituzionali che si è sviluppato in diverse fasi: mentre, in termini generali, il contesto istituzionale si è orientato a favore di una forte decentralizzazione dei poteri dal centro agli enti locali, ha preso corpo una vera e propria riforma federale dell'assetto statale. Secondo il Decreto legislativo n° 122 del 31 marzo



1998, "...hanno rilievo nazionale i compiti relativi alla identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio nazionale con riferimento ai valori naturali e ambientali, alla difesa del suolo e alla articolazione territoriale delle reti infrastrutturali e delle opere di competenza statale, nonché al sistema delle città e delle aree metropolitane, anche ai fini dello sviluppo del Mezzogiorno e delle aree depresse del paese" (Salone, 2010b). Si potrebbe ironicamente sottolineare che le funzioni riservate allo Stato centrale dal Decreto 122/1998 sono proprio quelle tradizionalmente più deboli, se non del tutto trascurate, all'interno dell'azione pubblica, se si escludono le opere pubbliche di rilevanza nazionale: e tra le funzioni neglette figurano anche le reti infrastrutturali, che pure hanno esercitato in passato un'evidente funzione unificatrice della compagine territoriale nazionale. La più recente riforma della Costituzione (Titolo V, Parte Seconda) definitivamente approvata tramite un referendum confermativo nell'ottobre 2001, ha stabilito un nuovo assetto istituzionale in cui i differenti livelli di potere legislativo – lo Stato e le Regioni - dovrebbero essere disegnati secondo la suddivisione delle competenze propria dei regimi federali: difesa, economia e...in capo al governo centrale, tutto il resto devoluto ai governi regionali. In realtà, l'esito – provvisorio – cui oggi si è pervenuti si configura piuttosto come una miscela di competenze esclusive e concorrenti tra lo Stato centrale e le Regioni, viepiù complicata dalla tradizionale forza delle autonomie locali, in particolare i Comuni.

### **Governo del territorio e politiche infrastrutturali nell'azione del governo centrale**

Sullo sfondo di questi mutamenti istituzionali dagli esiti ancora contraddittori, nell'azione promossa dall'Amministrazione centrale dello stato nell'ultimo scorcio degli anni novanta, il ruolo assunto dalle politiche territoriali appare sempre più orientato all'obiettivo di offrire esternalità materiali – in particolare infrastrutture per la mobilità fisica – atte a migliorare e rafforzare il vantaggio competitivo dei sistemi locali e delle economie regionali. Nella visione della tecnocrazia centrale, "le politiche di governo del territorio, almeno dal punto di vista dell'Amministrazione Centrale dello Stato, sono politiche di infrastrutturazione del territorio e innanzitutto politiche di creazione della mobilità e dell'accessibilità" (Fontana, 2003, p. 4). Un'enfasi che trova una giustificazione, di per sé plausibile ma non certo sufficiente, nella considerazione che "[l]a dotazione di efficienti infrastrutture a rete (trasporti, acqua, energia e telecomunicazioni), ed una loro appropriata gestione, costituisce una condizione oggettivamente necessaria e indispensabile per determinare il potenziale di sviluppo di

un'area, accrescendo la produttività dei fattori di produzione e/o abbattendone i costi di acquisizione" (Fontana, 2003, p.5). La cosiddetta legge-obiettivo sulle grandi opere infrastrutturali si proponeva di fissare appunto gli obiettivi strategici per l'ammodernamento del sistema infrastrutturale nazionale, sia con riferimento alle maggiori reti di comunicazione (alta velocità/alta capacità ferroviaria, nuovi assi autostradali e collegamenti stradali veloci), sia rispetto a "grandi" opere puntuali, ritenute cruciali per innescare processi d'integrazione tra le economie regionali e favorire la coesione territoriale (ponte sullo stretto di Messina ecc.). Tuttavia, se appare indiscutibile che nelle ultime legislature delle politiche territoriali di "competenza" statale sia stata data una declinazione "infrastrutturale", i prodromi di questa concezione nell'azione del governo centrale possono essere fatti risalire già agli anni 1998-99, quando si andavano definendo due linee d'intervento complementari che avrebbero caratterizzato il settore anche nel periodo a venire: da un lato, l'ultima generazione dei cosiddetti "programmi complessi", i Programmi di riqualificazione urbana per lo sviluppo sostenibile del territorio (Prusst), finalizzati alla risoluzione di problematiche di ammodernamento del capitale fisso urbano in relazione alla mobilità e ai trasporti; dall'altro, il Libro bianco promosso dal Ministro dei Lavori Pubblici Paolo Costa *Per restare in Europa* (1998), che incardinava l'azione innovativa del Ministero proprio sul rafforzamento delle grandi reti infrastrutturali, interpretando come "infrastruttura" lo stesso sistema urbano italiano. Come è stato ricordato in altra sede (Società geografica italiana, 2003), il ruolo delle infrastrutture è stato sempre considerato strategico ai fini dell'"incremento del Pil e dell'occupazione", del raggiungimento di "unitarietà ed integrazione con il territorio comunitario" e con le aree del Mediterraneo e dell'Est europeo già all'interno del Documento di programmazione economico-finanziaria (Dpef) presentato nel 2001. Nei successivi Dpef (Mef, 2003c) l'emergenza infrastrutturale trova eco nella sottolineatura della centralità del piano per la realizzazione delle grandi opere e in un impegno particolarmente intenso nel sostenere proposte di sviluppo delle reti europee favorevoli agli interessi economici del paese. Rispetto alle grandi opere, nelle relazioni delle varie leggi finanziarie si è sempre ribadita l'importanza di definire una nuova scala di priorità degli investimenti pubblici nel settore, attraverso svariate misure di tipo innovativo (in realtà, da tempo nell'agenda dell'amministrazione centrale ma mai veramente perseguite): fornitura di garanzie per progetti PPP, partecipazione in fondi d'investimento infrastrutturali e di *project financing*, operazioni di finanza strutturata ecc. Con riferimento invece alle grandi reti europee (le TransEuropean Networks – TEN – e i corridoi intermodali), i documenti ufficiali del governo centrale - in particolare il Dpef del 2003 – appoggiano in modo convinto le azioni promosse dalla Commissione Van Miert sulle reti di trasporto e dell'energia, sottolineando la necessità di sostenere uno sforzo finanziario

pubblico pari ad almeno lo 0,5-1 per cento del PIL nazionale. Quest'approccio sembra però ignorare deliberatamente gli effetti de-territorializzanti delle politiche infrastrutturali: queste attraversano i confini tra gli Stati, frammentando i quadri regionali, connettendo polarità urbane e trasformando, spesso, le aree attraversate da "porte" regionali in canali protetti in cui la rete di comunicazione – fisica o immateriale – è ancorata ma non "radicata" nei territori (Zanon, 2011). Si tratta di un effetto-tunnel ben noto nel caso paradigmatico delle linee ferroviarie ad alta velocità e sempre foriero di opposizioni locali anche radicali (Bobbio e Dansero, 2008).

### La dimensione finanziaria dell'impegno nell'ammodernamento delle infrastrutture nazionali

È fuor di dubbio, però, che nel corso degli anni novanta la spesa pubblica per infrastrutture abbia subito un forte ridimensionamento, in parte dovuto alla contrazione degli appalti pubblici generati dalla revisione della normativa e in parte allo sforzo di ricondurre la finanza pubblica entro l'alveo disegnato dai vincoli europei per l'ingresso nel sistema monetario dell'euro. Secondo stime del Mef, nel quinquennio 1996-2000 le spese pubbliche in conto capitale rappresentavano il 2,3 per cento del PIL, rispetto al 2,7 per cento del quinquennio precedente (Mef, 2003c). Nel corso del 2001, sempre secondo fonti governative, il rapporto è salito al 2,5 per cento, in linea con la media europea. La logica che ha informato lo sforzo finanziario del governo centrale è stata quella di incrementare la dotazione infrastrutturale e il livello di produttività totale dei fattori, nella convinzione di accrescere la competitività del sistema nazionale e la sua crescita economica. Rispetto all'enfasi con la quale il piano delle grandi opere era stato annunciato, sono due i nodi inestricabili che in modo manifesto fanno segnare il passo al programma di infrastrutturazione previsto dall'amministrazione centrale:

- 1) il dilatarsi dei tempi di progettazione e di messa in cantiere, con la conseguente dimostrazione che la scorciatoia della semplificazione amministrativa – attraverso la legge-obiettivo – ha fallito il proprio scopo; le ragioni sono molte, ma vanno senz'altro ricordate tra queste la mancanza di realismo e la scarsa consapevolezza che il processo decisionale in ambienti istituzionali complessi deve essere orientato alla negoziazione e non alla semplificazione "gordiana";
- 2) il rarefarsi delle risorse finanziarie per coprire sia gli stati di avanzamento sia gli interessi "intercalari", quelli che si pagano nella fase di costruzione delle opere, che sembrano compromettere parti rilevanti delle opere previste (autostrada Salerno-Reggio Calabria, Alta Velocità Milano-Verona e Milano-Genova) .



## PROGETTO SISTEMA

# S.I.S.T.E.M.A.

Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi Azione



Il Progetto SISTEMA che contiene i progetti pilota: "complessità territoriali" e "aree sottoutilizzate".

Nel corso dei primi anni Duemila la linea ufficiale del governo centrale non è sembrato concedere alcuno spazio significativo a scenari di sviluppo territoriale alla scala nazionale, nonostante le raccomandazioni dello *Schema di sviluppo dello spazio europeo* (Ssse) e la delega di questa materia allo stato, sulla base del Ddl 112 del 1998, che non è stata intaccata né diminuita dalla riforma costituzionale recentemente introdotta.

Tuttavia, alcune novità potenzialmente rilevanti per una politica territoriale nazionale sono emerse nell'attività del Mit: si tratta di due iniziative distinte, una delle quali formalizzata come progetto di legge-obiettivo per le città e l'altra mirante a proporre il tema e i metodi della pianificazione strategica come linea qualificante nelle politiche urbane del paese.

### Il progetto di legge-obiettivo per le città

Col progressivo esaurirsi delle diverse generazioni di programmi di riqualificazione urbana succedutisi tra il 1993 e il 1999, la questione urbana sembrava essersi eclissata dall'agenda governativa.

Si trattava di una lacuna rilevante, ancor più grave se si osserva che, nel periodo di costruzione dello Ssse, il contributo dell'Italia era stato determinante nell'enfatizzare la dimensione urbana all'interno del dibattito comunitario, un tema tradizionalmente "tabù", perché su di esso le competenze erano – e tuttora sono – di esclusivo appannaggio dei singoli paesi.

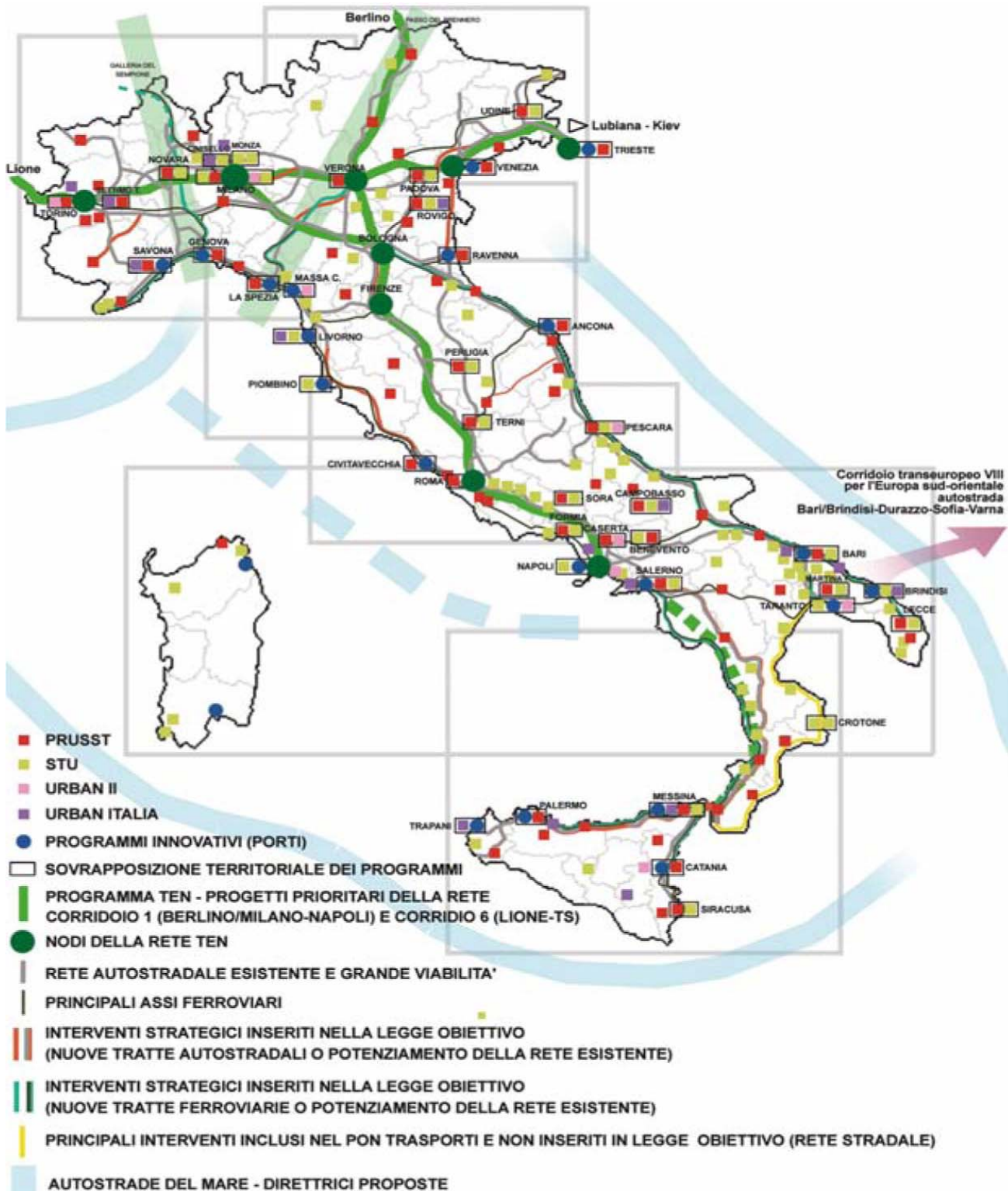
Eppure, sia all'interno della versione definitiva dello Ssse, sia nell'ambito dei fondi strutturali, le città sono oggetto di

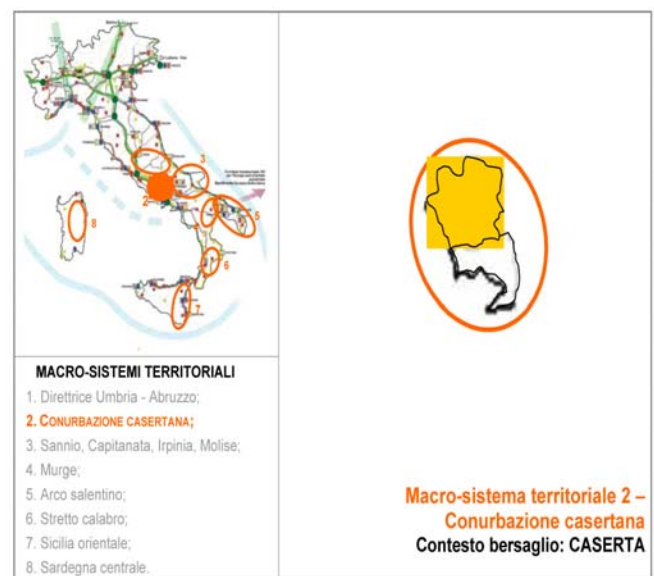
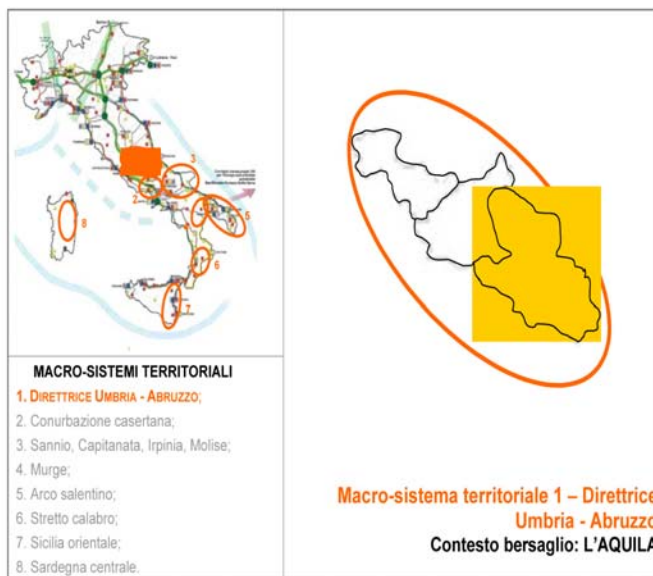


attenzione e di linee di finanziamento: si pensi alle “zone urbane in crisi” dell’Obiettivo 2 del vecchio Regolamento dei fondi strutturali, oppure al Programma d’Iniziativa Comunitaria Urban, imposto dal Parlamento di Strasburgo alla Commissione grazie all’impegno della delegazione italiana.

La legge obiettivo per le città sembra dunque riprendere il filo interrotto dell’azione sul complesso del sistema urbano nazionale, che era stato esplicitamente riconosciuto come elemento portante, vera e propria “infrastruttura” dello sviluppo economico del paese, all’interno del citato rapporto

Progetto pilota “complessità territoriali - aree sottoutilizzate” lettura integrata e mappatura.





Progetto pilota “complessità territoriali - aree sottoutilizzate” esempi di contesti bersaglio.

to *Per restare in Europa: le infrastrutture fisiche.*

In essa si manifestano alcuni elementi di novità che mette conto sottolineare: in primo luogo l'attenzione agli “ambiti urbani e territoriali di area vasta, strategici e di preliminare interesse nazionale”, e non indistintamente a tutto il sistema urbano, ambiti che vengono individuati dal governo centrale insieme alle regioni; in secondo luogo, l'intima connessione con la risoluzione di problematiche infrastrutturali e di mobilità, che viene anzi vista come leva per “ottimizza[re] le esternalità generate dai processi di potenziamento infrastrutturale del territorio” e “ le opportunità offerte dalla presenza di assi infrastrutturali transnazionali per caratterizzare gli ambiti territoriali come elementi di connessione transfrontaliera”. In sintonia con la prassi della concertazione territoriale, tali interventi dovranno connotarsi per la capacità di “coniugare una molteplicità di soggetti pubblici e privati, attese sociali e interessi economici anche differenziati” e di “perseguire, secondo il principio di sussidiarietà, l'efficienza allocativa delle risorse statali investite attraverso l'implementazione delle fonti finanziarie dei soggetti che partecipano”, vale a dire attraverso il ricorso al partenariato pubblico privato, alla finanza di progetto ecc.

Un altro aspetto interessante riguardava l'istituzione di una Conferenza per la città, composta da rappresentanti delle amministrazioni statali, della regione, delle province e dei comuni interessati dal piano, che “si esprime sulla compatibilità dei piani con le previsioni di assetto territoriale, raggiungendo un'intesa sottoscritta dai propri componenti”, intendendo con ciò, presumibilmente, le previsioni contenute nei piani di coordinamento territoriale nonché nei piani comunali.

Le proposte definitive, che potevano riguardare più comuni associati tra loro, dovevano essere sottoposte al vaglio

di una Commissione nominata dal Ministro; quest'ultima trasmette la graduatoria definitiva al Cipe per l'istruttoria dei finanziamenti. Permane, quindi, una forma di competizione tra progetti che ha caratterizzato tutti i recenti programmi governativi per le città e che appare funzionale a una più razionale allocazione delle scarse risorse finanziarie a disposizione del Mlp. L'elaborazione del progetto di legge in questione si è accompagnata alla redazione di un approfondimento analitico delle principali esigenze e criticità del sistema urbano italiano, con riferimento alla maglia infrastrutturale esistente e prevista, nonché all'insieme dei “progetti complessi” (i vari tipi di programmi di riqualificazione urbana e territoriale lanciati in questi anni dal Mlp/Mit).

Dall'esame, condotto da consulenti esterni sulla base di un'integrazione tra cartografia tematica e analisi multicriteri (Figure 1 e 2), emerge un insieme di 18 “contesti bersaglio” su cui elaborare alcune idee di approfondimento programmatico, che potrebbero, almeno in parte, ispirare gli interventi previsti dalla legge obiettivo.

Le prime idee-programma elaborate si raggruppano attorno a quattro “assi tematici di intervento”:

1. potenziamento del sistema di relazioni a sostegno della vocazione transnazionale dei sistemi territoriali;
2. potenziamento delle connessioni funzionali con le reti di livello superiore;
3. intercettazione delle opportunità derivabili dalla presenza di infrastrutture a rete e puntuali;
4. potenziamento del sistema infrastrutturale materiale ed immateriale a sostegno dello sviluppo della distrettualità



in termini di giacimenti produttivi e giacimenti naturalistici e culturali.

Questi approfondimenti progettuali si sono rivelati però un contributo analitico privo di sostanziali risvolti operativi.

### Le linee-guida per il piano strategico delle città

Assieme a questo inedito approccio "urbano" al problema infrastrutturale il Mit aveva proposto un documento di linee-guida, orientato a fornire una sorta di vademecum per le città che avessero voluto dotarsi di un piano strategico.

La dimensione strategica della pianificazione urbana e territoriale, con i suoi diversi metodi è da tempo esplorata in molte esperienze locali italiane (Torino, Nord Milano, Vicenza, Trento, Firenze, Perugia ecc.), sulla spinta di due fattori distinti: da un lato l'emulazione nei confronti di casi di successo stranieri (arcinoto è l'esempio di Barcellona), dall'altro l'esplicita previsione in molte leggi regionali sulla pianificazione di una dimensione strategica (schemi/piani direttori), accanto alla strumentazione tradizionale sugli usi del suolo.

Come nel caso della legge-obiettivo per le città, così anche in questa iniziativa si intendeva rilanciare la connessione tra politiche urbane strategiche e politiche per la mobilità. Non si tratta qui di un riferimento a interventi infrastrutturali, bensì alla realizzazione di iniziative volte a migliorare le comunicazioni fisiche all'interno dei sistemi territoriali, come i piani urbani per la mobilità (Pum).

Con l'intento di favorire il ricorso ai Pum, il Mit, attraverso il Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo territoriale, offriva un finanziamento addizionale rivolto ai comuni che abbiano già predisposto o stiano predisponendo un piano strategico, per coprire una parte dei costi del Pum, da redigere in stretta relazione con suddetto piano strategico. Del dibattito innescatosi intorno all'*Agenda territoriale* europea e ai documenti d'azione che ne sono scaturiti, in ambito italiano non si è udita che una flebile eco.

Fino al 2007, sia pur con non particolare evidenza, le agenzie governative italiane – in primo luogo il Mit – avevano dato conto di un certo interesse per la formulazione in sede europea di indicazioni di strategie territoriali connesse con il varo della nuova politica di Coesione.

Un interesse che abbracciava non solo le dichiarazioni di principio, abitualmente sottoscritte dal governo italiano con entusiasmo pari solo alla loro genericità, ma anche elementi concreti di *policy*, come per esempio strumenti comunitari di spesa come *Jessica*, destinati a innovare i meccanismi di finanziamento negli interventi di riqualificazione urbana.

Poi, quasi di colpo, sulle politiche territoriali europee è calato il sipario. Proviamo a ipotizzare alcune spiegazioni,

nella consapevolezza che si tratta solo di congetture interpretative.

In primo luogo, la centralità della politica di Coesione 2007-2013, di cui si sono definiti proprio nel corso dell'anno passato gli strumenti di attuazione (PON e POR) e che ha dunque assorbito l'attenzione delle burocrazie tecniche, non lasciando molto spazio al trattamento di altre politiche. In secondo luogo, l'aggravarsi, nella tarda primavera del 2008, della situazione finanziaria internazionale, che è rovinosamente franata nel corso dell'estate trascinandosi con sé, negli ultimi mesi, la produzione industriale e la tenuta dei bilanci nazionali.

La recessione ha quindi occupato stabilmente il campo della riflessione dei decisori politici, suggerendo drastiche rimodulazioni della spesa comunitaria – si pensi alla proposta di utilizzare il Fondo sociale europeo per intervenire a sostegno dei settori industriali in difficoltà – e, in ogni caso, finendo coll'oscurare l'agenda delle politiche territoriali.

### Per concludere: l'Italia ai margini

Infine, *last but not least*, gli ultimi governi in carica hanno riservato alla partita europea un atteggiamento che rasenta l'euroscetticismo.

L'Amministrazione centrale ha preferito concentrare la propria attenzione sulla questione, certo cruciale, dell'infrastrutturazione fisica del paese, trascurando qualsiasi implicazione territoriale.

In effetti, il documento più significativo in tema di politica territoriale proposto dal governo è proprio l'allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2011: un lungo e articolato rapporto sulla necessità di proseguire negli sforzi iniziati nel 2001 dal Governo allora in carica per realizzare le cosiddette "grandi opere". Questo documento, non privo di passaggi (auto)elogiativi a beneficio dell'esecutivo, appare dominato dalla visione duplice di un programma di infrastrutturazione capace di rilanciare la competitività del sistema italiano nel contesto europeo e di produrre effetti moltiplicatori sulla dinamica del PIL e, quindi, sulla prosperità del paese.

Colpisce, in effetti, la fiducia nelle capacità taumaturgiche delle spese infrastrutturali di innescare, da sole, un'inversione di tendenza nel declino del paese, trascurando il ruolo che, in un sistema aperto e integrato come quello europeo, gioca la domanda internazionale, che oggi appare in grande difficoltà e non garantisce, come purtroppo si può osservare dai dati sulla produzione industriale e sull'export, un effetto di traino su un'economia nazionale fondata su produzioni manifatturiere di carattere prevalentemente tradizionale e poco innovativo.

Il documento prosegue mostrando di confondere in modo sconcertante la programmazione settoriale – delle infrastrut-

ture, in questo caso – con la pianificazione territoriale, nella convinzione che la correlazione tra crescita del PIL e infrastrutturazione territoriale non sia controbilanciata, almeno in parte, da possibili esternalità negative (sull'ambiente, sul paesaggio) e non vada argomentata facendo riferimento a specifici interventi per specifiche finalità.

La citazione dell'analisi input-output di Leontieff, in apertura, indica con disarmante eloquenza la matrice del ragionamento svolto nel corso del documento: l'effetto-volano sull'economia nazionale dovuto all'adeguamento delle reti trasportistiche e dei sistemi logistici su larga scala è dato per scontato, come se le esigenze del settore produttivo fossero l'unico motivo di preoccupazione.

Singolari appaiono inoltre i riferimenti al quadro delle strategie europee: silenzio totale sui passaggi istituzionali sopra ricordati, e invece un'enfasi eccezionale su due atti del Parlamento europeo, che rappresenta l'anello notoriamente meno influente nei processi decisionali delle istituzioni comunitarie: il Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti dell'Unione Europea e il Master Plan Euromediterraneo.

Del primo, si sottolinea con toni propagandistici che è stato "voluto e proposto dal nostro Paese.

Questo è, senza dubbio, un successo a livello europeo del nostro Paese; un successo inimmaginabile, in quanto ha offerto all'Europa un quadro programmatico su cui poter impostare un nuovo assetto della rete infrastrutturale della Comunità".

Del secondo, si rimarca il fatto che si tratta di un piano redatto da 45 paesi – uno sforzo titanico, considerato che l'Unione europea ne conta solo 27... – e che sarebbe destinato a cambiare per sempre il volto delle infrastrutture europee.

Anche il profilo economico-finanziario dell'effettiva azione a sostegno delle "piano decennale per le opere strategiche" presenta risvolti tutt'altro che chiari: come sostenuto da alcuni, l'effettivo finanziamento delle grandi opere "si presenta incerto, frammentario e parziale, senza un'organica programmazione finanziaria e con problemi di sostenibilità, peraltro ripetutamente segnalati dalla Corte dei conti.

Del resto, a febbraio 2008 secondo le stime Cipe erano necessari ancora 52,8 milioni di euro per completare le opere inserite nel Piano opere strategiche, stima destinata a crescere per l'aumento dei costi e dalla copertura finanziaria incerta" (Petrina e Rizzo, da [www.lavoce.info](http://www.lavoce.info)).

D'altro canto, le proiezioni tendenziali e programmatiche non lasciano dubbi riguardo alla contrazione già in atto della spesa per investimenti pubblici rispetto al Pil: evidentemente, il riequilibrio dei conti pubblici ha richiesto una riduzione delle risorse per investimenti (-11,5%) disponibili nell'ultima Finanziaria, che il rifinanziamento della "legge obiettivo" con 2,3 miliardi sul triennio non sembra in grado di equilibrare (Virno da [www.lavoce.info](http://www.lavoce.info)).

Più meditati, e senz'altro condivisibili, appaiono i riferimenti alla necessità di favorire il trasferimento, su determinate tratte di trasporto e per certe tipologie di beni, dalla strada alla ferrovia, impegnando le Ferrovie dello Stato a elaborare in proposito un piano organico, così come l'attenzione riservata alla presentazione di un "Piano-Casa" – la terminologia suona vagamente neorealista – a sostegno della domanda crescente di abitazioni da parte di soggetti a basso reddito (giovani, singoli e coppie, anziani, immigrati). Insomma, mentre l'Europa tenta - con fatica - di rispondere con la programmazione intersettoriale a problematiche complesse, da noi sembrano prevalere soluzioni settoriali e dominate da una logica "economicista" e non territorializzata, che in realtà elude i nodi concreti posti dalla crisi finanziaria e dai vincoli di bilancio.

La storia della programmazione territoriale alla scala nazionale si è rivelata, insomma, una storia di promesse mancate: a dispetto di un'eccezionale ricchezza e varietà dell'armatura urbana, dei quadri insediativi regionali e delle strutture economiche regionali, l'azione pubblica condotta a livello centrale ha assai di rado incrociato i temi del potenziamento e della valorizzazione territoriale e, quando ciò è avvenuto, come nell'esperienza di *Progetto 80* (1971) e in quella, ad esso ispirata, delle piattaforme territoriali strategiche del Mit (2007° e 2007b) le iniziative sono state condotte senza una reale capacità di incidere i punti dolenti del nostro assetto territoriale: squilibri di dotazione e di risorse tra Nord e Sud del paese, "povertà" di equipaggiamento delle metropoli italiane, consumo di suolo e di risorse paesaggistiche crescente nel corso dei decenni.

Ciò appare ancor più dolosamente vero se si osservano attraverso le lenti geografiche le iniziative infrastrutturali condotte dai Governi centrali: dopo una intensa fase di concentrazione delle risorse finanziarie nella costruzione del telaio infrastrutturale di base della penisola, la questione ha subito declinazioni esclusivamente tecnologiche ed economiche, senza alcuna capacità di riflessione sulle implicazioni territoriali rilevanti delle scelte assunte.

Mentre in altri paesi europei l'integrazione tra sviluppo infrastrutturale e sviluppo territoriale veniva presa seriamente in carico, valorizzandone gli aspetti di "progetto di territorio" – l'esperienza francese è, come sempre, eloquente al riguardo – negli ultimi quindici anni la valenza territoriale delle scelte infrastrutturali è stata sacrificata sull'altare della razionalità ingegneristica e del calcolo finanziario.

Lungi dal sostenere che questi aspetti siano di scarso rilievo, riteniamo tuttavia che le dinamiche di deterritorializzazione e territorializzazione selettiva generate dalle diverse opzioni infrastrutturali richiedano un'attenzione che, fino ad oggi, è completamente mancata.



**Riferimenti bibliografici**

- Agnew J. (2000), "From the political economy of regions to regional political economy", *Progress in Human Geography*, 24, 1, pp. 101-110.
- Agnew J. (2001), "Regions in revolt", *Progress in Human Geography*, 25, 1, pp. 103-110.
- Badie B. (1995), *La fin des territoires. Essai sur le désordre international et sur l'utilité sociale du respect*, Fayard, Paris, (trad. it. *La fine dei territori. Saggio sul disordine internazionale e sull'utilità sociale del rispetto*, Trieste, Asterios Editore).
- Bobbio, L. and Dansero, E. (2008) *The TAV and the valle di Susa. Competing geographies*, Torino, Allemandi.
- Dematteis G. e Governa F. (2005), "Il territorio nello sviluppo locale. Il contributo del modello SLoT", in G. Dematteis, F. Governa (a cura di), *Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: il modello SLoT*, Milano, Angeli, pp.39-88.
- Fontana G. (2003), intervento alla 2a Conferenza Nazionale del Territorio *Lo sviluppo sostenibile del territorio nella prospettiva europea*, Caserta 12-113-14 giugno.
- Governa F. (2005), "Sul ruolo attivo della territorialità", in G. Dematteis, F. Governa (a cura di), *Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: il modello SLoT*, Milano, Angeli, pp. 39-67.
- Hudson R. (2005), "Region and place: devolved regional government and regional economic success?", *Progress in Human Geography*, 29, 5, pp. 618-625.
- Jessop B. (1997), "A neo-Gramscian approach to the regulation of urban regimes: accumulation strategies, hegemonic projects, and governance", in Lauria M. (ed.), *Reconstructing urban regime theory*, Sage, London, pp. 51-73.
- Jessop B. (2004), "Hollowing out the 'nation-state' and multilevel governance", in *A Handbook Of Comparative Social Policy*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, UK, 1pp. 1-25.
- Mac Leod G. (1999), "Place, Politics and 'Scale Dependence': Exploring the Structuration of Euro-Regionalism", *European Urban and Regional Studies*, 6 (3), 231.253.
- Keating M. (1997), "The innovation of regions: political restructuring and territorial government in Western Europe", *Environment and Planning C: Government and Policy*, 15, pp. 383-398.
- Sack R.D. (1986), *Human Territoriality: its theory and history*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Ministero dei lavori pubblici (1998), *Per restare in Europa. Le infrastrutture fisiche*, Mlp, Roma Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (2007a), *Il territorio come infrastruttura di contesto*, Mit, Roma.
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (2007b), *Materiali per una visione. Reti e territori al futuro*, Mit, Roma.
- Omaha K. (1995), *The End of the Nation-State: The Rise of Regional Economies*, Free Press, New York (trad. it. *La fine dello Stato-nazione. L'emergere delle economie regionali*, Milano, Baldini e Castoldi).
- Sassen S. (2006), *Territory, Authority, Rights. From Medieval to Global Assemblages*, Princeton University Press, Princeton, (trad. it. *Territorio, autorità, diritti. Assemblaggi dal Medioevo all'età globale*, Bruno Mondadori, Milano, 2008)
- Salone C. (2010a), "Institutional Arrangements and Political Mobilization in the New Italian Regionalism: The Role of Spatial Policies in the Piedmont Region", *European Planning Studies*, 18: 8, 1207 — 1226
- Salone C. (2010b), "Il nuovo regionalismo in Europa e in Italia in prospettiva storica", in C. Giorda, C. Scarpocchi (a cura di), *Insegnare la geopolitica*, Roma, Carocci, pp. 137-158.
- Società Geografica Italiana (2003), *L'altrove tra noi*, Rapporto annuale 2003, Roma, Società Geografica Italiana.
- Zanon B. (2011), "Infrastructure networks development, re-territorialization processes and multilevel territorial governance. A case study in Northern Italy", *Planning Practice & Research*, forthcoming.



**Web**

# I Grandi Eventi: opportunità di riqualificazione urbana

Trimestrale del Laboratorio  
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
<http://www.tema.unina.it>  
ISSN 1970-9870  
Vol 4 - No 1 - marzo 2011 - pagg. 79-82  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
© Copyright dell'autore.

## Mega Events: Opportunity of Urban Requalification

### a cura di Cristina Calenda

Laboratorio - Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: [cristina.calenda@unina.it](mailto:cristina.calenda@unina.it); web: [www.dipist.unina.it](http://www.dipist.unina.it)

### In questo numero

I grandi eventi rappresentano un'importante opportunità di riqualificazione urbana per le città che li ospitano. Dal momento che un grande evento comprende una molteplicità di iniziative, la sua organizzazione necessita di una lunga ed articolata programmazione finalizzata ad adottare soluzioni gestionali ed interventi di trasformazione adeguati rispetto alle specificità del territorio interessato. L'osservatorio propone tre siti web relativi a tre manifestazioni differenti, il 150° anniversario dell'unificazione dell'Italia, l'Expo 2015 e le Olimpiadi del 2012, ponendo, in particolare, l'attenzione sugli interventi di trasformazione territoriale che lo svolgimento di tali eventi ha richiesto. Per i festeggiamenti della ricorrenza del 150° anniversario dell'unificazione del Regno d'Italia sono state promosse dal governo italiano un insieme di iniziative culturali ed eventi che hanno interessato numerose città nella nostra penisola. L'organizzazione dell'evento ha reso necessaria sia l'istituzione di comitati specifici sia il completamento o l'avvio di opere, anche infrastrutturali, di interesse culturale e scientifico. L'Expo è un'Esposizione Universale, di natura non commerciale, organizzata da una nazione che ha vinto una gara di candidatura e prevede la

partecipazione di altre nazioni invitate dal Paese ospitante. Per il 2015 è stata scelta Milano, come città sede della manifestazione. L'Expo 2015 affronterà, come tema principale, il problema della malnutrizione e dell'educazione alimentare. Anche l'organizzazione dei prossimi giochi olimpici "Londra 2012" ha rappresentato l'occasione per la realizzazione di nuove infrastrutture o per il miglioramento di quelle esistenti. Tra gli interventi previsti si ricorda il potenziamento della rete ferroviaria al fine di garantire spostamenti agevoli tra il centro di Londra e la sede dei giochi olimpici.

Interno del velodromo realizzato per i Giochi Olimpici di Londra 2012.





**Italia Unita 150**[www.italiaunita150.it](http://www.italiaunita150.it)

Le preparazioni delle celebrazioni per festeggiare il 150° anniversario dell'Unità d'Italia, sono state avviate mediante l'emanazione di un Decreto del Presidente del Consiglio, con il quale è stato istituito anche un Comitato interministeriale per le celebrazioni. Il Presidente del Consiglio ha delegato il Ministro per i Beni e le Attività culturali alla presidenza del Comitato, costituito, inoltre, dal Ministro dell'Economia e Finanze, dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, dal Ministro dell'Istruzione, Università e Ricerca, dal Ministro della Difesa, dal Ministro per lo Sviluppo Economico, dal Ministro per i Rapporti con le Regioni, dal Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio e Segretario del Consiglio dei Ministri, dal Sottosegretario alla Presidenza con delega al Turismo e dal Segretario Generale della Presidenza del Consiglio. Il portale web realizzato dalla presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, in occasione della ricorrenza, festeggiata lo scorso 17 marzo, è articolato nelle seguenti sezioni:

- **1861: nasce l'Italia:** ricostruisce l'exkursus storico che ha portato alla costituzione del Regno d'Italia;
  - **2011: il 150° anniversario:** descrive l'avvio delle celebrazioni per i festeggiamenti del 150° anniversario dell'Unità d'Italia.
  - **Sull'Unità d'Italia:** l'area propone letture, documenti ed articoli relativi al processo di unificazione dell'Italia.
  - **Il Comitato Interministeriale:** nell'area è presentato il Comitato Interministeriale a cui sono affidate, in raccordo con le Amministrazioni regionali e locali interessate, le attività di pianificazione, preparazione ed organizzazione degli interventi e delle iniziative legate alle celebrazioni.
  - **L'Unità tecnica di Missione:** la sezione presenta le funzioni della Struttura di missione, istituita presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, con l'incarico di fornire supporto al Comitato Interministeriale, curando tutta l'attività preparatoria di natura tecnica - amministrativa, compresa la progettazione preliminare degli interventi. Tale attività ha consentito l'approvazione da parte del Comitato interministeriale del primo atto di pianificazione anticipatorio relativo agli interventi infrastrutturali connessi al 150° Anniversario dell'unità nazionale. Con Ordinanza della Presidenza del Consiglio, emessa nel 2009, la Struttura di Missione per le Celebrazioni del 150° Anniversario dell'unità nazionale è stata ricostituita come "Unità Tecnica di Missione" operante presso il Segretariato Generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri.
  - **Il Comitato dei Garanti:** in questa sezione sono descritti i compiti del Comitato dei Garanti, istituito per verificare e monitorare il programma delle iniziative legate alle celebrazioni dell'Unità Nazionale, sulla base delle informazioni trasmesse dal Comitato interministeriale.
- Dalla sezione è possibile anche visionare i documenti, i ver-



1861 > 2011 > >  
150° anniversario Unità d'Italia

bali di riunione ed i pareri espressi dal Comitato.

- **Il logo ufficiale:** è la sezione di presentazione del logo adottato per celebrare la ricorrenza.

- **I Luoghi della Memoria:** la sezione presenta il progetto omonimo avviato per i festeggiamenti della ricorrenza. L'implementazione del progetto è stata effettuata approfondendo due dimensioni: geografica (i luoghi) ossia realizzando una mappatura di iniziative che incroci "l'importanza relativa di ciascun luogo nel processo di unificazione nazionale ed i vari periodi in cui questo incrocio si è rivelato più fecondo", e storico-culturale (la memoria), ossia portando alla luce le informazioni sulla storia dei luoghi.

- **Programma delle Celebrazioni:** riporta la programmazione di tutte le mostre, convegni ed eventi organizzati per l'occasione.

- **Progetti:** in occasione dei festeggiamenti per il 150° anniversario, è stata prevista la realizzazione ed il completamento di un programma di interventi ed opere, anche infrastrutturali, di carattere culturale e scientifico, nonché di un quadro significativo di iniziative su tutto il territorio nazionale, in particolare, nelle città di importante rilievo per il processo di unità della Nazione, tali da assicurare la diffusione e la testimonianza del messaggio di identità ed unità nazionale delle celebrazioni. Nello specifico, gli interventi approvati dal programma infrastrutturale per le Celebrazioni dei 150 anni dell'Unità nazionale sono:

- a) Venezia Lido: costruzione del nuovo palazzo del cinema e dei congressi;
- b) Firenze: realizzazione del nuovo Parco della Musica e della Cultura;
- c) Perugia: realizzazione delle opere per il completamento dell'aeroporto;
- d) Torino: realizzazione Nuovo Parco Dora - Spina 3;
- e) Novara: realizzazione dell'allestimento museale;
- f) Imperia: completamento del parco Costiero del ponente Ligure;
- g) Reggio Calabria: restauro del Museo archeologico nazionale;
- h) Isernia: realizzazione del nuovo auditorium;
- i) Napoli: Teatro S. Carlo di Napoli: innovazione tecnologica e individuazione di spazi per incrementare la produzione teatrale;
- l) Quarto di Genova: Intervento di Riqualficazione del Lungomare di Quarto - Genova.

**Expo 2015**[www.expo2015.org](http://www.expo2015.org)

L'Expo 2015 sarà organizzata a Milano con il tema "Nutrire il Pianeta, Energia per la Vita", e si propone di includere tutto ciò che riguarda l'alimentazione, dal problema della mancanza di cibo per alcune zone del mondo, a quello dell'educazione alimentare, fino alle tematiche degli OGM. La città di Milano già nel 1906 fu sede dell'Esposizione Internazionale con il tema dei Trasporti.

Nel dicembre 2008, in adempimento agli impegni assunti dalla Repubblica Italiana nei confronti del Bureau International des Expositions (BIE) nella presentazione della candidatura di Milano, come città ospitante l'Esposizione Universale del 2015, è stata costituita la Società Expo 2015 S.p.A., di cui fanno parte: il Ministero dell'Economia e delle Finanze, la Regione Lombardia, il Comune di Milano, la Provincia di Milano e la Camera di Commercio Industria Agricoltura e Artigianato. La società ha realizzato un portale web di presentazione dell'evento articolato nelle seguenti sezioni:

- *Expo 2015*: attraverso le sue sei sottosezioni, l'area fornisce chiarimenti in merito a cosa sia una Expo ed agli enti coinvolti nella sua organizzazione, richiamando, in particolare, l'attenzione sul ruolo della Bureau International des Expositions, fondata da una Convenzione diplomatica internazionale, siglata a Parigi nel 1928, allo scopo di regolare la frequenza e la qualità delle esposizioni incluse nel suo mandato; e sul ruolo degli Stati membri, e del Commissario Straordinario, individuato per l'Expo del 2015 nella persona del Sindaco di Milano, Dott.ssa Letizia Brichetto Moratti. Il Commissario rappresenta il Governo Italiano nei confronti del BIE ed è garante della realizzazione dell'Expo Milano 2015, secondo quanto previsto nel Dossier di Candidatura e secondo gli obblighi assunti dal Governo Italiano.

- *Il tema*: fornisce un approfondimento sul tema che si è scelto di trattare in occasione dell'esposizione. In particolare, i principali argomenti di dibattito saranno:

- Rafforzare la qualità e la sicurezza dell'alimentazione;
- Assicurare un'alimentazione sana e di qualità a tutti gli esseri umani per eliminare la fame, la sete, la mortalità infantile e la malnutrizione;
- Prevenire le nuovi grandi malattie sociali della nostra epoca, dall'obesità alle patologie cardiovascolari, dai tumori alle epidemie più diffuse, valorizzando le pratiche che permettono la loro soluzione;
- Innovare con la ricerca, la tecnologia e l'impresa l'intera filiera alimentare, per migliorare le caratteristiche nutritive dei prodotti, la loro conservazione e distribuzione;

e) Educare ad una corretta alimentazione per favorire nuovi stili di vita in particolare per i bambini, gli adolescenti, i diversamente abili e gli anziani;

f) Valorizzare la conoscenza delle "tradizioni alimentari" come elementi culturali e etnici.

La sezione *Milano* fornisce una presentazione della città, dei servizi offerti e delle aree espositive individuate per l'evento. L'Expo sarà ubicata in un'area nel settore nord-ovest di Milano e occuperà una superficie di 1,7 milioni di metri quadrati, comprendente parte del territorio delle città di Pero e Rho.

La realizzazione del nuovo Polo di Fiera Milano, sulla base del progetto architettonico di Massimiliano Fuksas, ha dato avvio, per l'elevata qualità dell'intervento e per il valore della funzione a cui è adibito, a un processo di trasformazione e riqualificazione dell'intera area, attraverso la dismissione o rilocalizzazione degli impianti produttivi in esso situati e la definizione di una nuova vocazione delle aree un tempo agricole. Tale ubicazione ha generato un sistema strutturale assai ricco e integrato: la linea 1 della metropolitana, che collega l'area al sistema di trasporto pubblico cittadino con i parcheggi di interscambio di Molino Dorino e quello previsto in zona Fiera; tre tracciati autostradali – la A4 Torino-Milano-Venezia, la A8/A9 Milano-Como-Chiasso e Milano-Varese, la Tangenziale ovest, che prosegue verso sud con la A1 Milano-Roma-Napoli; la creazione di vie d'accesso al quartiere fieristico va a integrare tali infrastrutture, svincolando il traffico locale da quello in transito e diretto in Fiera; il collegamento ferroviario ad Alta velocità avrà, in corrispondenza della porta est di accesso al nuovo quartiere fieristico, una nuova stazione dedicata che servirà anche due linee regionali, a loro volta collegate alla rete della metropolitana di Milano; la collocazione geografica, equidistante dagli scali di Linate, Malpensa e Orio al Serio, consente facile accessibilità al sistema aeroportuale milanese. Si stima che l'evento porterà a oltre 20 miliardi di euro di investimenti in infrastrutture. Nel periodo 2010-2015 saranno creati 70.000 posti di lavoro. Nei 6 mesi dell'Expo si ipotizza che arriveranno 29 milioni di turisti e ci saranno circa 175 paesi espositori.

Masterplan 2010 del sito che accoglierà l'Esposizione universale del 2015.





**Giochi Olimpici Londra 2012**[www.london2012.com](http://www.london2012.com)

La città di Londra è stata scelta com sede per ospitare i prossimi Giochi Olimpici del 2012.

il sito web relativo ai prossimi giochi olimpici è articolato in varie sezioni (*Home, Getting involved now, Making it happens, The games, Visiting in 2012 e Tickets and shop*) che consentono a quanti intreressati di conoscere tutti i dettagli dell'organizzazione delle olimpiadi: dagli enti coinvolti, ai progetti realizzati, dalle competizioni sportive alle modalità per l'acquisto dei biglietti, dalle celebrazioni previste ai giochi paraolimpici.

Tra i numerosi argomenti trattati dal portale web, sono proposte nella sezione *Making it happen*, due aree tematiche, *Infrastructures* e *Transport*, di approfondimento degli interventi infrastrutturali e delle soluzioni trasportistiche adottate per gestire un evento di tale portata ed interesse inetrnazionale. In particolare, nella sezione *Infrastructures* sono presentati i progetti infrastrutturali da realizzare in occasione dei Giochi Olimpici. La sezione si suddivide nelle seguenti aree, ciascuna relativa ad una determinata categoria di interventi:

- *Bridges and underpasses*: si stanno costruendo più di trenta ponti e sottopassaggi che attraversano i numerosi corsi d'acqua e gli assi ferroviari ubicati nel parco olimpico. Al termine dei Giochi olimpici, tali collegamenti saranno utilizzati per connettere la nuova area del parco con i quartieri che circondano lo stesso. In particolare, sarà realizzato un ponte lungo 250 m ed ampio 40 m, che, oltre a costituire la principale strada di accesso pedonale nel parco durante i Giochi, formerà parte del tetto dell'Aquatics Centre. Saranno, inoltre, realizzati altri cinque ponti che collegano lo stadio olimpico alle aree circostanti.

- *Energy Centre*: l'Energy Centre, ubicato nella parte occidentale del parco olimpico, supporterà i committenti all'uso di energie rinnovabili e di tecnologie ad efficiente consumo energetico, fornendo, nel corso dei giochi, sistemi di riscaldamento e raffreddamento all'interno del parco e, successivamente ad essi, agli insediamenti che saranno realizzati. L'Energy Centre ha una caldaia alimentata a biomasse che utilizza il cippato di legno come combustibile per generare calore. Nel progetto di costruzione del centro si è deciso di provvedere anche al restauro di un esistente edificio di interesse storico a Kings Yard. Un altro centro energetico sarà realizzato nella città di Stratford.

- *Primary Substation*: la substazione primaria, ubicata nei pressi dell'Energy Centre in King's Yard, ad ovest del parco olimpico, distribuirà agli edifici nel parco l'energia elettrica prodotta da una rete costituita da più di 100 km di cabine elettriche. È stato il primo edificio ad essere ultimato all'interno del parco, nell'ottobre 2009. Dopo i Giochi potrà essere di supporto agli appaltatori che costruiranno nel parco.

- *Pumping Station*: la stazione di pompaggio è stata costruita nella parte meridionale del parco olimpico. Unitamente ad una nuova rete fognaria, raccoglierà, convoglierà e rimuoverà le acque di scarico provenienti dalle sedi ed edifici interni al parco, nel corso dei giochi olimpici, ed alle sedi ed edifici che saranno realizzate successivamente ai giochi.

La stazione di pompaggio, secondo edificio ad essere ultimato nel parco, è circolare così come la rete fognaria realizzata al di sotto della stessa. Per la sua costruzione, sono stati scelti elementi di architettura tali da creare un edificio che risulti d'interesse visivo, includendo l'uso di immagini sulla facciata esterna, di luci sulla torre e sull'edificio e l'uso di colori vivaci sugli elementi chiave dell'attrezzatura.

- *Technology*: si sta procedendo all'implementazione di soluzioni tecnologiche di ultima generazione al fine di garantire nel corso dei giochi una facile condivisione di tutte le informazioni relative agli eventi organizzati ed alle competizioni sportive.

Altrettanto interessante è la sezione *Transport* nella quale, attraverso le sue sottosezioni (*Accessible transport, Bus and coach, Docklands Light Railway, Stratford International station, Stratford Regional station, Transport Plan, Walking and cycling, West Ham*), è possibile conoscere le soluzioni adottate dal governo inglese per la gestione dei trasporti nel corso dell'evento.

Tra gli interventi previsti si ricorda il potenziamento dell'esistente stazione ferroviaria regionale di Stratford mediante la realizzazione di nuove ascensori e scale mobili, binari più ampi e più lunghi, la realizzazione di un secondo ingresso, la riapertura di un sottopassaggio; oppure il potenziamento della rete Docklands Light Railway (DLR) attraverso la realizzazione di nuove stazioni e l'acquisto di nuovi treni, al fine di rendere eccellente il collegamento con le varie sedi dei giochi, incluso il parco olimpico. Infine, non bisogna dimenticare la Stratford International Station che consentirà il collegamento, in soli sette minuti, dalla St. Pancras International Station al parco olimpico.

**Referenze immagini**

Le immagini a pag. 79 ed a pag. 82 sono tratte dal sito [www.london2012.com](http://www.london2012.com), l'immagine a pag. 80 è tratta dal sito [www.italiaunita150.it](http://www.italiaunita150.it), l'immagine a pag. 81 è tratta dal sito [www.expo2015.org](http://www.expo2015.org).



TeMA  
01.11

Trimestrale del Laboratorio  
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>  
ISSN 1970-9870  
Vol 4 - No 1 - marzo 2011 - pagg. 83-86

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

Osservatori

© Copyright dell'autore.

# Publicazioni

## Città e mobilità in Italia dal 1861 ai giorni nostri

Cities and Mobility in Italy from 1861 to Today

a cura di **Andrea Salvatore Profice**

Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente - TeMALab  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: [andrea.profice@unina.it](mailto:andrea.profice@unina.it); web: [www.dipist.unina.it](http://www.dipist.unina.it)

### In questo numero

In questo numero presentiamo sei contributi che, a vario titolo, parlano di storia urbanistica e delle relazioni tra evoluzione della forma e della struttura urbana e mobilità a cavallo di due secoli: l'Ottocento e il Novecento.

Il primo contributo, a cura di Stefano Maggi, esperto in storia dei trasporti, illustra le diverse tappe dell'evoluzione del fenomeno, culturale, sociale ed economico, *mobilità* nel nostro paese dall'anno dell'Unità d'Italia ad oggi con particolare enfasi sul ruolo che lo sviluppo ferroviario ha avuto nello sviluppo economico e culturale.

Il secondo contributo è incentrato, invece, sulla storia della città di Napoli tra il 1860 e il 1960. Lo scopo dell'autore è stato quello di delineare un quadro interpretativo che andasse al di là di una ricostruzione tecnica della struttura urbana della città, per evidenziare invece l'inscindibile connessione tra la coscienza storica del processo di crescita dell'organismo urbano e la fase concreta dell'intervento urbanistico.

Il terzo contributo consigliato è una rivista, *Storia dell'Urbanistica*, che si occupa da diversi anni dei temi presentati anche attraverso una prospettiva regionale.

Il quarto volume è completamente incentrato sul Piano INA Casa che, nei suoi quattordici anni di

attività, ha rappresentato una delle più consistenti e diffuse esperienze italiane di realizzazione di edilizia sociale.

Le ultime due proposte trattano rispettivamente della tratta ferroviaria Bologna-Milano e del variegato ambiente politico e sociale in cui tale tratta si è sviluppata e di storia dell'architettura delle città italiane nel Novecento, dal punto di vista dei movimenti e dei protagonisti che più l'hanno influenzata.

### Referenze immagine

L'immagine è tratta dal sito web <http://www.grandihotel.com>.





**La cultura della Mobilità in Italia**

In questo breve saggio, Stefano Maggi, esperto in storia dei trasporti, illustra le diverse tappe dell'evoluzione del fenomeno, culturale, sociale ed economico, *mobilità* nel nostro paese dall'anno dell'Unità d'Italia ad oggi. Il volume si presenta di facile lettura anche perchè arricchito da una scelta di brani letterari scritti da alcuni fra i grandi protagonisti dell'Otto e del Novecento.

La prima parte del testo, pur non trascurando la navigazione, i porti, le strade e le autolinee, si sofferma in modo particolare sulla costruzione e l'esercizio delle ferrovie nell'Italia pre e post-unificazione, per il ruolo speciale che hanno rivestito nella crescita economica e sociale del territorio, ma anche nell'immaginario collettivo degli italiani, i quali non di rado videro nel treno il simbolo stesso del progresso e dello sviluppo.

Lo stesso sentimento che aveva caratterizzato l'avvento della rete di tramvie urbane ed extraurbane, che tra fine Ottocento e inizio Novecento cominciò a crescere rispettivamente all'interno e all'esterno delle città nel Centro-Nord.

In queste zone il tram portò una vera e propria "democratizzazione" dei viaggi, perchè era più economico e perchè aveva una penetrazione maggiore e più diffusa nei centri abitati.

Alle "strade gommate" è, invece, dedicata la seconda parte del volume: dai primi decenni del Novecento ad oggi, l'utilizzo del mezzo privato, l'automobile, da status symbol per pochi è diventato il mezzo di trasporto più comune e rappresentativo del "Italian way of moving".

**Titolo:** La cultura della mobilità in Italia

**Autore/curatore:** Stefano Maggi

**Editore:** Rivista Storia e futuro

**Download:** [www.storiaefuturo.com](http://www.storiaefuturo.com)

**Data pubblicazione:** 2003

**Numero di pagine:** 20

**Prezzo:** Gratuito

**Codice ISBN:**

**Lingua:** Italiano

**Napoli: un secolo di urbanistica**

Rocco Papa, l'autore di questa monografia, è docente di tecnica urbanistica presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Napoli Federico II.

Nel volume in questione, questi presenta un esame delle "vicende" urbanistiche e della evoluzione storica del tessuto urbano della città di Napoli dagli anni immediatamente precedenti il 1861 al 1960.

Anche se scritto da un esperto del settore, il volume si presenta di scorrevole lettura e, nonostante sia stato edito nei primi anni Novanta, presenta diversi elementi ancora attuali per comprendere la storia, anche recente, della città partenopea.

A detta dell'autore, nello studio si è inteso mettere a punto un quadro interpretativo che andasse al di là di una ricostruzione analitica e tecnicistica della struttura urbana della città, per evidenziare invece l'inscindibile connessione tra la coscienza storica del processo di crescita dell'organismo urbano e la fase concreta dell'intervento urbanistico.

Il valore e il significato della ricerca pubblicata in questo volume sono, dunque, da ricercare nello sforzo di comprendere modalità e motivazioni del processo di evoluzione della forma e della struttura della città.

La ricostruzione dei modi e delle ragioni di questo processo lungo un secolo è stata realizzata tenendo conto non solo degli eventi, come per esempio l'epidemia di colera alla fine del secolo, e delle iniziative (il Piano di Risanamento) ma anche dando il giusto peso alle speranze, ai propositi e agli abbandoni che tanta parte hanno avuto nella storia della città.

**Titolo:** Napoli. Un secolo di urbanistica

**Autore/curatore:** Rocco Papa

**Editore:** DIPIST

**Download:**

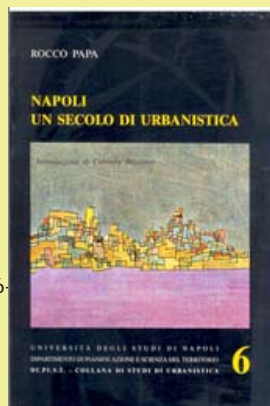
**Data pubblicazione:** 1990

**Numero di pagine:** 380

**Prezzo:** Gratuito

**Codice ISBN:** 978-88-97110-06-

**Lingua:** Italiano



**Rivista Storia dell'Urbanistica**

La rivista Storia dell'Urbanistica è stata fondata nel 1981 dall'esigenza di una maggiore aderenza - rispetto agli studi storici e letterari classici - sia alle tematiche della ricerca universitaria, sia alla storia urbanistica italiana in età moderna e contemporanea.

Dopo alcuni anni, e in stretta correlazione con le ricerche nazionali del Ministero dell'Università e della Ricerca Scientifica e Tecnologica (ex 40%) coordinate da Enrico Guidoni, del Dipartimento di Architettura e Analisi della Città dell'Università di Roma "La Sapienza", *Storia dell'urbanistica* si è 'regionalizzata' e hanno avuto inizio serie speciali dedicate a Lazio, Piemonte, Toscana, Campania, Puglia, Sicilia, Veneto che, con diversa cadenza, anche in relazione con la disponibilità di fondi, hanno potuto sviluppare percorsi di ricerca autonomi e spesso fortemente sperimentali.

Da questo patrimonio di esperienze, consolidato attraverso numerosi convegni, è infine scaturita la nuova serie dell'Annuario che, su tematiche di interesse generale che gradualmente riguarderanno anche l'età medievale, ha fino ad oggi visto la pubblicazione di numeri monografici.

Accanto alla parte monografica la struttura dei volumi prevede anche sezioni destinate ad ospitare contributi non coordinati (Saggi e ricerche, Fonti e documenti) e una dedicata ad informazioni bibliografiche.

In ciascun volume è tenuta costantemente presente l'esigenza di documentare l'intero contesto italiano, tenendo conto della opportunità sia di rinnovare l'interpretazione critica sia di pubblicare fonti e documenti inediti o scarsamente noti.

**Titolo:** La grande ricostruzione: il Piano INA casa e l'Italia degli anni Cinquanta

**Autore/curatore:** Paola Di Biagi

**Editore:** Donzelli

**Download:**

**Data pubblicazione:** 2008

**Numero di pagine:** 502

**Prezzo:** 38,00 Euro

**Codice ISBN:** 8879896563



**Titolo:** Storia dell'Urbanistica

**Autore/curatore:** Dipartimento di Architettura e Analisi della città

**Editore:** Università la Sapienza di Roma

**Download:** [www.storiadellacittà.it](http://www.storiadellacittà.it)

**Data pubblicazione:**

**Numero di pagine:**

**Prezzo:** Gratuito

**Codice ISBN:**

**Lingua:** Italiano

**La grande ricostruzione: il piano Ina-Casa e l'Italia degli anni cinquanta**

Il 24 febbraio del 1949 il Parlamento italiano approvò un progetto di legge, proposto dal ministro del Lavoro Amintore Fanfani, con l'intento di incrementare l'occupazione operaia; si diede così avvio all'attuazione del piano Ina-Casa.

A pochi anni dalla fine del secondo conflitto mondiale, con quel piano si intendeva affrontare il problema della disoccupazione attraverso lo sviluppo del settore edilizio. Ma i quattordici anni di attività del piano non hanno rappresentato solo una fase significativa della politica economica; essi hanno prodotto anche una delle più consistenti e diffuse esperienze italiane di realizzazione di edilizia sociale.

Le case costruite diedero a migliaia di famiglie la possibilità di migliorare le proprie condizioni abitative.

A urbanisti e architetti i nuovi insediamenti apparvero finalmente come una grande opportunità per dare forma alla ricostruzione delle città italiane.

Quell'esperienza rappresentò insomma uno dei momenti cruciali della storia dell'urbanistica e dell'architettura del Novecento italiano.

Il volume, a cura di Paola Di Biagi, propone per la prima volta nel nostro paese una riflessione d'insieme sui complessi problemi architettonici e urbanistici, ma anche su quelli economici, politici e sociali che il piano dovette affrontare, rileggendone le genealogie, i contesti, gli obiettivi, i metodi, il ruolo dei protagonisti.



**Bologna centrale. Città e ferrovia tra metà Ottocento e oggi**

La tratta ferroviaria Bologna-Milano, oggi, è un'ora di viaggio e rappresenta una delle linee ferroviarie per il trasporto passeggeri più frequentate del nord Italia. Centocinquanta anni fa, all'epoca in cui si cominciava a parlare di strade ferrate, l'Italia era una costellazione di Stati legati e divisi da interessi economici, politici, dinastici.

E dunque, cosa vedevano quanti allora videro nel futuro i trasporti su rotaia?

Con una ricerca accurata e il contributo di diversi esperti, questo volume porta alla luce la storia, inaspettatamente cosmopolita e complessa, di un asse ferroviario e di una stazione – quella di Bologna – che avrebbe potuto svilupparsi in mille direzioni diverse.

Gli austriaci che governavano il Lombardo-Veneto, per esempio, volevano collegare Vienna a Livorno escludendo la nemica Torino, dove i Savoia studiavano il modo di unire il Piemonte all'Emilia, tagliando fuori Milano.

Nello Stato pontificio, intanto, c'era chi riteneva "inutile" che la linea tra Ancona e Bologna si prolungasse fino alla "straniera" Modena.

E mentre i governi lottavano per accaparrarsi il passaggio del favoloso treno "Valigia delle Indie", si metteva mano a complessi trattati internazionali per avviare l'avventurosa costruzione del ponte sul Po. Il tutto in un rimbalsare di voci e proposte, idee e controversie che seguivano il gioco dei poteri e degli interessi, degli investimenti economici e delle ragioni di Stato.

**Titolo:** Bologna centrale. Città e ferrovia tra metà Ottocento e oggi

**Autore/curatore:** E. Pirazzoli, R. Dirindin

**Editore:** CLUEB

**Download:**

**Data pubblicazione:** 2008

**Numero di pagine:** 512

**Prezzo:** 18,00 Euro

**Codice ISBN:** 9788849130010

**Architettura e città nel Novecento. I movimenti e i protagonisti**

La trattazione delle problematiche teoriche, progettuali e storiografiche relative agli episodi più significativi dell'architettura tra la seconda metà del XVIII secolo e la prima metà del XX secolo è il tema del volume che si presenta. Nel corso del Novecento, il secolo nel quale l'umanità ha più costruito e investito, socialmente, economicamente e culturalmente nelle costruzioni, l'internazionalizzazione produttiva, le conquiste tecnologiche e le innovazioni culturali hanno profondamente inciso sull'immagine dell'architettura e della città contemporanea.

Le proposte e le realizzazioni di movimenti, di gruppi di progettazione e/o dei singoli progettisti hanno determinato permanenze e nuovi processi che sono alla base della configurazione attuale del territorio.

In questo volume, a cura di Andrea Bruno e Guido Montanari docenti di Storia dell'architettura contemporanea presso il Politecnico di Torino, gli autori ricostruiscono cronologicamente e per temi le principali vicende di questa trasformazione, rivolgendosi sia ai futuri architetti e ingegneri coinvolti dalla nuova didattica universitaria europea sia a chiunque voglia approfondire le radici di una materia strettamente connessa con la vita contemporanea che, mai come oggi, sembra essere indissolubilmente legata all'idea di città.

Ogni capitolo è corredato di schede illustrate delle opere emblematiche, utili per la comprensione delle scelte formali, tecnologiche, tipologiche. Ci sono inoltre due saggi critici, incentrati su temi trasversali.

**Titolo:** Architettura e città nel Novecento.

I movimenti e i protagonisti

**Autore/curatore:** Andrea Bruno, Guido Montanari

**Editore:** Carocci

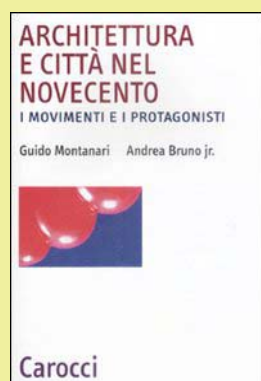
**Download:**

**Data pubblicazione:** 2009

**Numero di pagine:** 208

**Prezzo:** Euro 22.50

**Codice ISBN:** 9788843048465





# Normativa

## Evoluzione della normativa urbanistica: la frammentazione dopo l'omogeneità<sup>1</sup>

### Evolution of the Urban Planning Rules: the Fragmentation after the Homogeneity

a cura di Giuseppe Mazzeo\* e Cristina Calenda\*\*

\* Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
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

\*\* Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: cristina.calenda@unina.it; web: www.dipist.unina.it

#### In questo numero

Il numero dedicato ai 150 anni dell'unità nazionale vede l'osservatorio normativo strutturato diversamente dal solito. Invece di analizzare alcune norme che fanno capo all'argomento del numero della rivista, l'osservatorio, in questo caso, vuole compiere un approfondimento sull'evoluzione della normativa in campo urbanistico (o, più in generale, nel campo del governo del territorio) segnalando, nel contempo, un rischio grave: il processo di regionalizzazione, prima, e di federalizzazione dello Stato italiano, poi, sta conducendo ad una tale frammentazione della normativa di settore che le diverse Regioni, nonostante il richiamo a principi unitari, ormai ragionano in modo divergente e differenziato in un settore di estrema delicatezza quale quello della gestione del territorio.

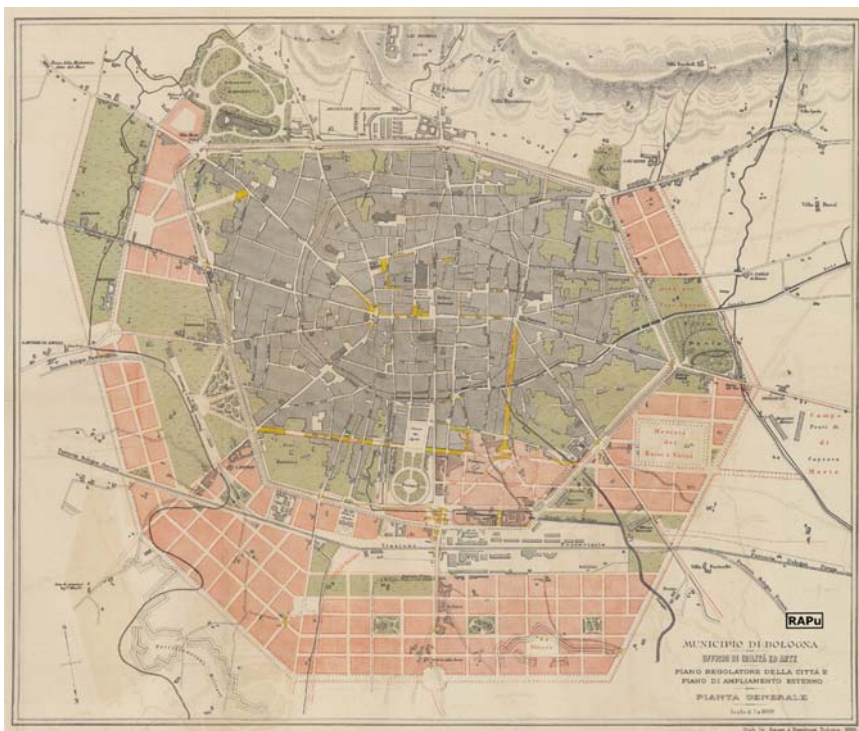
Ciò sembra tradursi in una questione molto interessante: dal punto di vista urbanistico non siamo più cittadini italiani, bensì cittadini di tante piccole patriette: veneti, campani o siciliani. Da far rivoltare Garibaldi nella tomba!

Poiché, però, il fatto di darsi cittadini laziali o piemontesi non è la stessa cosa rispetto al potersi chiamare italiani, quella dell'uniformità della norma a livello nazionale è una questione da non sottovalutare. Sorge quindi la necessità di riconsiderare l'aspetto relativo alla sua uniformità, che si traduce nel semplice principio che ogni cittadino italiano abbia le stesse possibilità di agire rispetto all'uso del bene territorio, sia sottoposto agli stessi vincoli che gli consentono o gli impediscono di ope-

rare su di esso e subisca le stesse ammende allorché realizza volutamente una trasformazione territoriale non consentita.

#### I caposaldi della normativa nazionale

La prima norma che interessa il settore è la legge 25 giugno 1865, n. 2359, sulle espropriazioni per pubblica utilità. Nel provvedimento si prevede, rispettivamente ai capi VI e





VII, la possibilità per i Comuni di adottare piani regolatori edilizi e piani di ampliamento.

Il piano regolatore edilizio era un piano facoltativo che i Comuni con popolazione superiore a 10.000 abitanti (art. 86) potevano adottare «per causa di pubblico vantaggio, determinata da attuale bisogno di provvedere alla salubrità ed alle necessarie comunicazioni»; esso doveva tracciare «le linee da osservarsi nella ricostruzione di quella parte di abitato in cui sia da rimediare alla viziosa disposizione degli edifici».

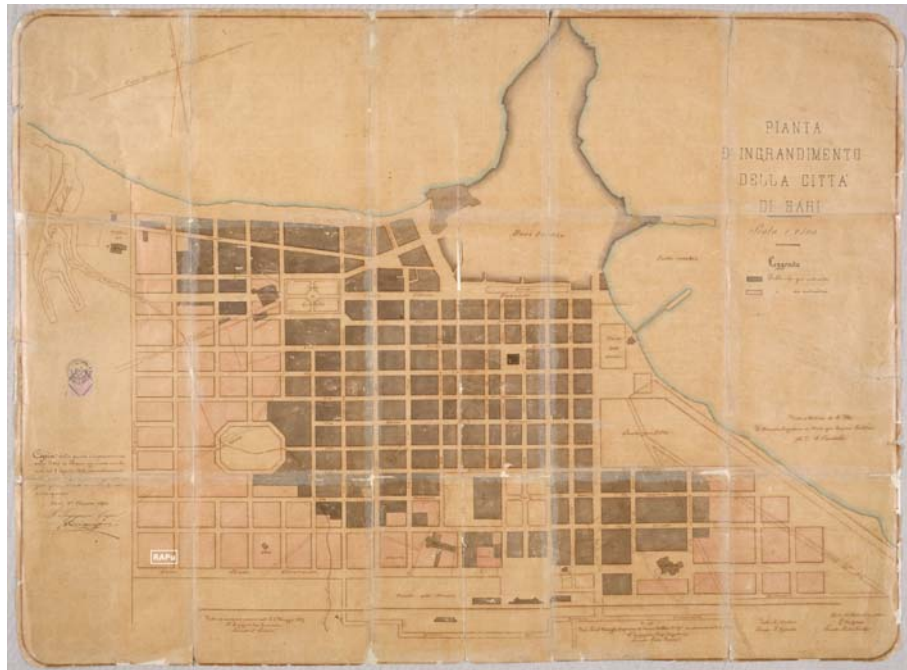
I piani di ampliamento, anch'essi facoltativi, potevano essere adottati da tutti i comuni «per i quali sia dimostrata l'attuale necessità di estendere l'abitato»; essi dovevano definire «le norme da osservarsi nell'edificazione di nuovi edifici, al fine di provvedere alla salubrità dell'abitato ed alla più sicura, comoda e decorosa sua disposizione» (art. 93).

Da citare anche l'art. 70 del regolamento 8 giugno 1865, n. 2321, d'esecuzione della legge comunale e provinciale emanata nel marzo dello stesso anno. Esso aveva inserito tra le materie costituenti il contenuto dei regolamenti edilizi comunali i piani regolatori dell'ingrandimento e di livellazione, o di nuovi allineamenti delle vie, piazze e passeggiate pubbliche.

Dal 1865 fino agli inizi del 1900 gli istituti del regolamento edilizio e dell'espropriazione hanno coesistito avendo pari valore nella risoluzione dei problemi urbanistici. La successiva evoluzione della disciplina urbanistica ha prodotto una sempre maggiore differenziazione, con una crescente autonomia dei piani rispetto alle procedure espropriative, divenute nel tempo un istituto prettamente strumentale.

Per tutto il XIX secolo l'urbanistica è stata utilizzata prevalentemente come strumento di risoluzione delle problematiche igienico-sanitarie, ossia come mezzo per risanare quartieri malsani e per realizzare nuove costruzioni secondo allineamenti stradali predefiniti. Ciò è testimoniato anche dalla legge 15 gennaio 1885, n. 2892, "per il risanamento della città di Napoli", emanata a seguito dell'epidemia di colera del 1884 ed utilizzata anche in altre realtà urbane nazionali, grazie soprattutto ai vantaggi economici nell'applicazione del metodo di calcolo dell'indennità di esproprio.

Nel processo di evoluzione normativa è da citare anche l'esperienza della bonifica delle paludi pontine, avvenuta tra il 1930 e il 1940, che portò alla creazione di una nuova provincia (la provincia di Littoria) e alla realizzazione di nuovi centri urbani (Sabaudia). Essa può essere considerata come il primo esem-



pio di pianificazione territoriale condotto in Italia, esperienza che venne poi riversata nella definizione della struttura della nuova legge urbanistica nazionale.

L'accelerazione del processo di urbanizzazione che si verificò agli inizi del Novecento rese sempre più inadeguata la legislazione vigente. In attesa di una nuova legge l'approvazione dei piani regolatori, molto più complessi di quelli previsti dalla legge del 1865, venne quindi demandata a specifiche leggi speciali. Secondo questa prassi il singolo piano regolatore veniva approvato introducendo norme specifiche più moderne e prevedendo la concessione di finanziamenti che ne agevolassero l'attuazione; furono emanate norme per molte città tra cui Roma, Milano, Padova, Salerno, Torino, Brescia, Firenze.

Nel 1942 viene finalmente approvata la legge urbanistica, la 1150, una delle norme più longeve e controverse nel panorama della legislazione nazionale. Se, ad esempio, Salzano (1997) riconosce che, sfrondata dei barocchismi dell'epoca, essa è una legge snella, chiara, ragionevolmente aperta ed interpretabile, Oliva (2004), molto più sbrigativamente, sostiene che essa è una legge che fa riferimento ad un paese completamente diverso da quello di oggi e, quindi, ampiamente superata. La legge, in sé, risente del contesto politico in cui è stata emanata, da cui deriva una struttura della pianificazione chiusa, centralista e poco flessibile, anche se è da riconoscerle un impianto molto razionale e lineare. Il peccato d'origine (una legge fascista) e il momento storico della sua approvazione (in piena guerra) la rendono anche sfortunata, al punto che non sarà adottata per la ricostruzione postbellica delle città italiane e verrà messa da parte per almeno un decennio fino alla sua riscoperta avvenuta nella metà degli anni Cinquanta; inoltre, alcuni suoi

istituti pianificatori (ad esempio il piano territoriale di coordinamento) resteranno disapplicati fino agli anni Settanta.

Di essa si inizia subito a parlare come di una legge superata prima ancora di averne sperimentato la portata; ciò conduce, a partire dagli anni Sessanta, a formulare molte ipotesi di riforma, tutte naufragate, e all'approvazione di alcune modifiche parziali, la più importante delle quali è stata quella della legge 765 del 1967 (legge ponte).

Il percorso unitario della normativa urbanistica italiana termina negli anni Settanta, quando si decide finalmente di applicare il dettato costituzionale che riconosceva competenza amministrativa e legislativa in materia urbanistica alle Regioni, nell'ambito dei principi della legislazione nazionale. Gli articoli 117 e 118, Cost., infatti, stabilivano che tra Stato e Regioni si instaurasse un rapporto incentrato su due cardini strettamente connessi: il primo emana norme contenenti principi fondamentali rispetto ad alcune materie, le seconde legiferano rispettando questi principi.

### La frammentazione regionalista

Nel 1970 vengono elette per la prima volta le assemblee regionali (in precedenza, negli anni Cinquanta erano state formate le Regioni a statuto speciale) e da questo momento inizia il processo di disgregazione normativa. Lo smantellamento non è immediato e occorreranno circa quarant'anni per giungere alla attuale situazione di disallineamento.

Se si approfondisce il periodo 1970-2011 vengono fuori almeno tre fasi molto differenziate tra di loro (Mazzeo 2006). Tra il 1970 e il 1990 le nuove amministrazioni regionali si organizzano al loro interno e iniziano a far funzionare la macchina urbanistica utilizzando le norme nazionali paracadutate a livello regionale. Le norme emanate in questo periodo non sono diverse da quelle nazionali, mentre ciò che inizia a differenziarsi sono le modalità con le quali esse vengono applicate.

Tra il 1990 e il 2001 si verifica il primo strappo rilevante tra normativa nazionale e normativa regionale. Vengono approvate una serie di norme – tra cui quella più famosa è la toscana (LR 5/1995) – che si distaccano fortemente dalla normativa nazionale, pur nel solco di una continuità formale rappresentata dal rispetto della normativa nazionale nell'emanazione delle norme regionali. È di questa legge, ad esempio, la proposizione di uno strumento urbanistico comunale suddiviso in una parte strutturale ed in una operativa, che diviene uno dei totem dell'urbanistica riformista a partire dagli anni Novanta.

Le "sperimentazioni" di questo periodo, oltre a distaccarsi dalle indicazioni della normativa nazionale, sono un chiaro sintomo anche della mancanza di un sistema di regole condivise; sono anni ormai che si parla di una riforma della legge urbanistica nazionale e sono anni che tale riforma resta nel

cassetto delle diverse legislature. Questo stallo, alla luce degli avvenimenti successivi, diviene un fattore di criticità in quanto legittima la ricerca di innovazioni locali, non tutte indirizzate verso standard unificati di tutela e salvaguardia del territorio.

A partire dal 2001 il processo di differenziazione normativa subisce una ulteriore accelerazione. La riforma costituzionale approvata con L.C. n. 3 del 18/10/2001 modifica la natura delle relazioni tra le amministrazioni locali e quelle centrali (art. 114, Cost.), impostandole sul principio della sussidiarietà (art. 118, Cost.); secondo tale principio la gestione di una serie di funzioni non di competenza statale spetta al soggetto più prossimo al cittadino, a meno che esso non sia funzionalmente o organizzativamente impossibilitato a svolgerla, nel qual caso la funzione passa alla amministrazione di livello superiore. Ai sensi dell'art. 117, Cost., tra le materie a legislazione concorrente (ossia l'insieme delle materie nelle quali la legislazione è demandata alle Regioni sulla base di principi unitari fissati dallo Stato) è da annoverare anche il "governo del territorio".

Per quanto riguarda il concetto di "governo del territorio" il dibattito sul suo significato e sul suo contenuto non sembra ancora essere giunto al termine. Nel 2005, in Parlamento, si era giunti ad un testo unificato di riforma urbanistica che, se approvato, sarebbe divenuta la famosa norma di indirizzo. In questa stesura il governo del territorio è definito come «l'insieme delle attività conoscitive, valutative,





regolative, di programmazione, di localizzazione e di attuazione degli interventi, nonché di vigilanza e controllo, volte a perseguire la tutela e la valorizzazione del territorio, la disciplina degli usi e delle trasformazioni dello stesso e la mobilità in relazione ad obiettivi di sviluppo del territorio. (Al suo interno viene ricompresa) l'urbanistica, l'edilizia, l'insieme dei programmi infrastrutturali, la difesa del suolo, la tutela del paesaggio e delle bellezze naturali, nonché la cura degli interessi funzionalmente collegati con le medesime». Sulla base di quanto detto, la terza fase è caratterizzata dall'emanazione di una serie di nuove leggi regionali che si contraddistinguono per l'etichettatura di "norme per il governo del territorio". I principi che caratterizzano queste norme sono unitari nelle intenzioni, in quanto in mancanza di una legge urbanistica nazionale si rifanno ai principi inseriti negli articoli modificati della Costituzione, ma sono sostanzialmente divergenti negli esiti.

Se si considera, ad esempio la L.R. Lombardia 11/3/2005, n. 12, "Legge per il governo del territorio", si può leggere all'art. 1, c. 1. «La presente legge, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 117, terzo comma, della Costituzione detta le norme di governo del territorio lombardo, definendo forme e modalità di esercizio delle competenze spettanti alla Regione e agli enti locali, nel rispetto dei principi fondamentali dell'ordinamento statale e comunitario, nonché delle peculiarità storiche, culturali, naturalistiche e paesaggistiche che connotano la Lombardia». Citare 2 volte l'espressione geografica "Lombardia" in una frase di 60 parole è sintomatico ed è allarmante sia per gli aspetti connessi all'applicazione della norma che per quelli più schiettamente politici, relativi alla imposizione di ideologie secessioniste minoritarie ammantate di federalismo.

Se si considera, invece, la Toscana (L.R. 3/1/2005, n. 1, "Norme per il governo del territorio"), all'art. 1 si può leggere «La presente legge detta le norme per il governo del territorio promuovendo, nell'ambito della Regione, lo sviluppo sostenibile delle attività pubbliche e private che incidono sul territorio medesimo. A tal fine lo svolgimento di tali attività e l'utilizzazione delle risorse territoriali ed ambientali deve avvenire garantendo la salvaguardia e il mantenimento dei beni comuni e l'uguaglianza di diritti all'uso e al godimento dei beni comuni, nel rispetto delle esigenze legate alla migliore qualità della vita delle generazioni presenti e future». Niente di più diverso rispetto a quanto riportato in precedenza.

Quello della dis-uniformità del sistema normativo è una criticità di rilievo, che porta dietro di sé un altro fattore, già segnalato da lungo tempo, che viene ad essere ulteriormente accentuato: quello della differenziazione culturale rispetto alle problematiche territoriali ed ambientali.

Tale differenziazione, come detto, è storicamente presente in campo urbanistico, al punto che esiste una "questione meridionale" anche nel settore della pianificazione. Negli anni Settanta e Ottanta si era cercato di ridurre il gap fa-

cendo in modo che le strutture tecniche degli enti locali meridionali potessero essere "guidate ed ispirate" dall'analisi delle buone pratiche messe in campo in alcune realtà dell'Italia centro-settentrionale. Tale azione, sicuramente meritoria, va in crisi quando da un quadro di prassi tendenzialmente unitarie si passa ad un mosaico tendenzialmente differenziato fatto di procedure e strumenti non più uniformi. A puro titolo esemplificativo, se un piano urbanistico comunale lombardo è formato dal "Documento di Piano", dal "Piano dei Servizi" e dal "Piano delle Regole" il dibattito su di esso diviene tutto interno al territorio regionale, perché interessa poco non solo un siciliano, ma neanche un piemontese!

Le problematiche che oggi si trova ad affrontare la pianificazione sono complesse e divergenti. Essa si trova, in sintesi, a rappresentare la stanza di compensazione di politiche orientate, da un lato, alla competizione tra regioni e città per l'acquisizione di risorse e, dall'altro, alle politiche di tutela e salvaguardia del territorio in chiave di sostenibilità complessiva ma anche in chiave di salvaguardia dai rischi naturali ed antropici. Mentre le politiche di promozione (che partono sia da ambiti locali che da ambiti sovralocali) spingono verso il consumo del territorio, la sua infrastrutturazione e la crescita della spesa nel settore delle costruzioni, le politiche di salvaguardia spingono invece verso il risparmio del territorio, la trasformazione dell'esistente urbanizzato e il cambiamento nella qualità della spesa.

Queste problematiche sono oggi coniugate diversamente a livello delle venti regioni italiane, al punto che neanche il processo valutativo, che dovrebbe rappresentare il momento di verifica della coerenza tra strumenti di piano e loro efficacia, viene a perdere la sua incisività perché impostato su un eccessivo rispetto dei formalismi gestionali locali piuttosto che sul controllo effettivo delle trasformazioni, traducendosi in una debolezza di fondo delle amministrazioni di fronte a spinte espansive che non trovano argini condivisi.

#### Nota

<sup>1</sup> L'articolo è stato scritto da Giuseppe Mazzeo.

#### Riferimenti bibliografici

Mazzeo G. (2006) *L.R. 16/2004 - La nuova legge urbanistica regionale della Campania*, DiPIST Università di Napoli Federico II, Elio De Rosa Editore, Napoli.

Oliva F. (2004) "Il cammino solitario dell'urbanistica riformista", *Urbanistica*, 123, 93-103.

Salzano E. (1997) "Legislazione urbanistica", in F. Dal Co (cur.), *Enciclopedia dell'architettura italiana - il secondo Novecento*, Electa, Milano.

#### Referenze immagini

Tutte le immagini sono tratte da RAPu, Rete Archivi Piani urbanistici, Politecnico di Milano, Laboratorio RaPu, Dipartimento di Architettura e Pianificazione, [www.rapu.it](http://www.rapu.it).



# Pratiche urbanistiche

## La pianificazione urbanistica dopo l'Unità d'Italia: alcuni esempi

### Urban Planning after the Unification of Italy: Some Examples

a cura di Fiorella de Ciutiis

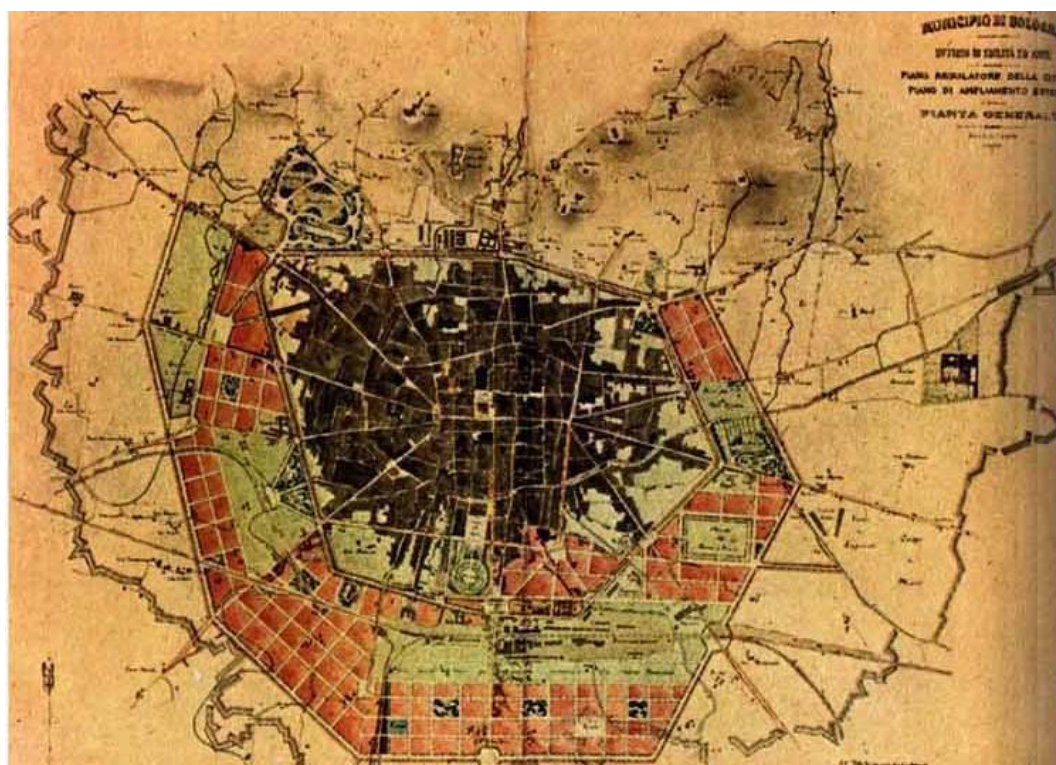
Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente - TeMALab  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: fioredec@libero.it

#### In questo numero

La principale questione che le Amministrazioni comunali sono state costrette ad affrontare verso la metà dell'Ottocento, a cavallo dell'unità d'Italia, riguardava le gravissime condizioni igienico-sanitarie e di degrado di molti quartieri urbani, soprattutto di quelli storici. Si rendeva necessario, in diversi casi, uno "sventramento" (termine coniato da De Pretis, presidente del Consiglio dei ministri nel 1884, in riferimento alla città di Napoli), ovvero un'operazione di riorganizzazione urbana e risanamento igienico-sanitario soprattutto delle parti urbane più antiche, che di frequente ha comportato la demolizione di elementi anche di gran valore storico-artistico. In questo quadro vanno collocati il piano di risanamento di Napoli (1885), e il primo piano regolatore di Palermo (1885). Il primo messo è stato messo a punto grazie alla *Legge per il risanamento della città di Napoli* (1885), approvata in seguito alla terza epidemia di colera in pochi anni; il secondo invece da

una insostenibile situazione di degrado, anche igienico, del centro storico. Diversa, invece, la situazione del nord Italia, in particolare di Milano, dove dopo l'unità d'Italia è cominciata l'accelerazione del processo di industrializzazione e la città, popolandosi rapidamente, ha iniziato ad espandersi oltre i navigli. Da qui la necessità di approvare il Piano regolatore edilizio e di ampliamento di Milano (luglio 1889).

Numerosi sono i piani urbanistici messi a punto in seguito all'Unità d'Italia, spesso nati dall'esigenza di risolvere gravi condizioni igienico-sanitarie, ma anche di governare la rapida espansione urbana.





## Il Piano di risanamento della città di Napoli (1885)

In seguito ad una gravissima epidemia di colera che segnò la città di Napoli nel 1884, fu avviato un grande intervento urbanistico, noto come "risanamento", che trasformò radicalmente l'assetto di diversi quartieri storici della città (Chiaia, Pendino, Porto, Mercato, Vicaria), in molti casi attraverso la demolizione di elementi anche di gran valore storico-artistico per la realizzazione di nuovi edifici, nuove piazze, nuove strade.

I problemi urbanistici della città erano stati individuati già nel 1839 da parte Consiglio edilizio sancito con decreto da Ferdinando II di Borbone (tra le soluzioni proposte: la creazione di un quartiere operaio ad oriente, di quartieri residenziali ad occidente e lungo le colline di Posillipo e del Vomero, il collegamento tra il centro antico e le nuove aree di espansione attraverso gallerie), ma i primi lavori furono sospesi per problemi legati all'orografia del terreno e per le difficoltà legate alle espropriazioni dei grandi complessi conventuali. Solo in seguito all'unità d'Italia, fu riaffrontato il problema dando il via ad alcuni degli interventi già previsti come la risistemazione della zona intorno al museo nazionale (con la costruzione della Galleria principe di Napoli e di via Pessina).

Nel 1885, in seguito all'epidemia di colera e grazie anche alla spinta del sindaco della città Nicola Amore, fu messo in atto un intervento governativo e approvata la *Legge per il risanamento della città di Napoli*, n. 2892 del 1885. Il primo articolo della legge sanciva il carattere pubblico dell'intervento ("*Sono dichiarate di pubblica utilità tutte le opere necessarie al risanamento della città di Napoli*") la cui esecuzione era affidata al Municipio, mentre negli articoli successivi erano precisati gli aspetti finanziari dell'operazione e si ribadiva la diretta partecipazione del Ministero dell'Interno, con il compito di approvare i contratti di esproprio, l'esecuzione dei lavori e gli atti stipulati dal Municipio. La legge per Napoli prevedeva due strumenti di pianificazione urbanistica: un piano regolatore edilizio, destinato alla città storica, e un piano di ampliamento, dedicato all'espansione della città, e nasceva sulla base di piani e programmi già approvati. Vengono infatti riproposti interventi messi a punto in passato (come la bonifica dei quartieri bassi della città), ma mai attuati per la grave situazione economica della città. Infatti, l'Amministrazione comunale, dopo l'unità d'Italia, aveva dovuto affrontare tutte le spese precedenti al 1860,

come il passaggio all'illuminazione a gas e le spese di esproprio dei terreni di Corso Vittorio Emanuele e Corso Garibaldi.

Il progetto per il risanamento di Napoli era articolato in tre gruppi di progetti: il primo, e più importante, relativo al risanamento e alla bonifica dei quartieri bassi (anche attraverso la realizzazione di una strada principale dalla stazione centrale al centro cittadino –corso Umberto I– e una rete viaria minore ad essa afferente che favorisse la circolazione verso l'interno della brezza marina); il secondo alla creazione della rete fognaria e ai rioni di ampliamento (Arenaccia, S. Efremo Vecchio, Otto Calli, Ponti Rossi, Miradois, Materdei, Vomero-Arenella, Belvedere, prolungamento Principe Amedeo); il terzo, invece legato alla sistemazione di S. Lucia e S. Brigida. Inoltre viene previsto lo spostamento di 87.447 abitanti, dei quali circa 25.000 della classe media e circa 40.000 della classe più povera.

Il piano di risanamento della città di Napoli, oltre alla bonifica dei quartieri bassi, ha determinato l'espansione della città a nord e ad ovest con la creazione di nuovi quartieri.



### Il primo piano regolatore della città di Milano di Cesare Beruto (1889)

A Milano, dopo l'unità d'Italia, comincia a prendere il via il processo di industrializzazione. Nascono infatti l'industria metallurgica e meccanica e il sistema ferroviario apre ai mercati internazionali. In questi anni è approvato dal ministero dei Lavori pubblici il Piano regolatore edilizio e di ampliamento di Milano (luglio 1889), redatto Cesare Beruto, tecnico comunale, che iniziò il lavoro nel 1884.

Il piano propone un modello compatto di sviluppo radiocentrico e prevede la copertura di molti canali e del Naviglio, l'estensione della rete stradale e dei servizi, la riconversione a verde dell'area dei Bastioni e la realizzazione di nuovi spazi pubblici di relazione (piazze, giardini).

Il piano disegna una città residenziale e direzionale, in cui le attività industriali sono localizzate all'esterno del perimetro cittadino.

Durante i cinque anni della sua redazione, il piano ha subito una serie di modifiche, grazie anche alla collaborazione con la Commissione Pirelli. Nella prima versione (1884), l'assetto urbano era costituito da una circonvallazione (doppio anello stradale) che racchiude la zona di nuova edificazione, accompagnata da filari di alberi. La circonvallazione costituiva il limite fisico tra la città e la campagna, e la sua realizzazione comportava la demolizione dei bastioni. In questa prima versione sono tre i progetti cui è dedicata particolare attenzione: l'edificazione della zona del Castello e della vecchia piazza d'Armi, le nuove zone dei quartieri militari, il quartiere della Società edificatrice abitazioni operaie fuori porta Vittoria. In particolare, per la zona del Castello, sono previste diverse soluzioni progettuali, tutte volte all'edificazione della ex piazza d'Armi, destinata a zona residenziale del ceto più benestante, con viali alberati e numerosi spazi verdi di decoro urbano.

Nella seconda versione del piano, il sistema degli spazi verdi viene notevolmente migliorato, così come suggerito dalla commissione nominata dal Collegio degli Ingegneri ed Architetti per esaminare la proposta di Beruto.

La commissione aveva infatti chiesto una migliore distribuzione di giardini e

spazi di verde pubblico in tutti i quartieri, soprattutto per quelli di nuova espansione, per migliorare le condizioni di igiene e decoro urbano.

Il disegno urbano viene così a definire anche la distribuzione delle classi sociali e delle attività: ad est e nel settore di ovest-nord ovest i quartieri residenziali borghesi; a nord, a sud e a ovest-sud ovest le zone produttive e i quartieri popolari. Infine, nella terza e ultima versione, approvata poi nel 1889, si nota una sempre più precisa organizzazione del sistema del verde. Parzialmente ridotti di superficie, gli spazi verdi appaiono però più razionali, soprattutto nella zona est della città, luogo delle maggiori attenzioni nel disegno complessivo. Anche in questo caso è evidente la specializzazione del sistema del verde nei quattro quadranti dell'espansione esterna. Ad est e ad ovest spazi destinati al decoro urbano ed alla valorizzazione dei terreni delle grandi proprietà immobiliari. A nord, a sud e a sud-ovest, al contrario, gli spazi verdi sono previsti in misura minore, intersecati dalle linee ferroviarie e dei canali i cui tracciati ne frammentano lo spazio fruibile; questi spazi saranno realizzati in minima parte e solo a seguito di profonde trasformazioni del sistema ferroviario.

Nel 1889 è approvato, a Milano, il primo piano regolatore, che disegna una città residenziale e direzionale, in cui le attività industriali sono localizzate all'esterno del perimetro cittadino.





### Il piano regolatore "Giarrusso" di Palermo (1885)

Il piano regolatore di Palermo del 1885, anche noto come piano Giarrusso, è stato il primo strumento urbanistico elaborato per la città, contemporaneo al piano di risanamento per la città di Napoli.

Anche questo piano, infatti, è nato per la necessità di porre rimedio alla difficile situazione igienico-sanitaria che interessava molti quartieri urbani, soprattutto il centro storico, in cui molto diffusa era una tipologia di abitazione chiamata "catoio", costituita da un'unica stanza solitamente priva di pavimentazione, con cortile.

Già nel 1860 un gruppo di architetti e ingegneri, tra i quali Giovan Battista Basile, aveva presentato al comune due progetti, uno "Economico" e uno "Grandioso", non avendo conoscenza del bilancio a disposizione dell'amministrazione.

Nello specifico, il progetto "Grandioso" puntava soprattutto al miglioramento della viabilità interna attraverso la realizzazione di quattro assi perpendicolari fra loro che intersecando le vie Maqueda e Cassaro dividevano la città in sedici quadranti rettangolari.

Nessuno dei due progetti fu realizzato, e visto lo stato di crescente degrado in cui versavano molti quartieri cittadini,

Il primo piano regolatore di Palermo, anche noto come piano Giarrusso, è stato approvato nel 1885, contemporaneamente al piano di risanamento per la città di Napoli e con lo stesso obiettivo di risolvere le difficili condizioni igienico-sanitarie.



### Referenze immagini

L'immagine a pag. 91 è tratta dal sito web <http://architettura.unipa.it>. L'immagine di pag. 92 è tratta dal sito web <http://geomatica.como.polimi.it>. L'immagine a pag. 93 è tratta dal sito web [http://www.labpnr.polimi.it/Lab/LabUrb/...08.../Lezione%201\\_urbMI.pdf](http://www.labpnr.polimi.it/Lab/LabUrb/...08.../Lezione%201_urbMI.pdf). L'immagine in questa pagina è tratta dal sito web <http://www.ba.itc.cnr.it>.

l'amministrazione comunale circa 20 anni dopo bandì un concorso per la redazione di un piano regolatore con il primario obiettivo di bonificare il centro storico, cui risultò vincitore Felice Giarrusso, ingegnere siciliano.

Il "Piano regolatore di risanamento" di Giarrusso fu adottato nel 1885 e prendeva spunto dal progetto Grandioso, presentato circa 20 anni prima.

Il nuovo assetto urbano era definito dall'apertura di quattro strade perpendicolari agli assi preesistenti, con larghezza intorno ai 20 metri, con l'obiettivo di rendere più salubri le varie zone grazie all'apertura della stretta e disordinata maglia viaria antica e al passaggio dell'aria e della luce.

Tale intervento ha determinato lo spostamento di gran parte della popolazione dalle zone interessate dai lavori, e per questo motivo sorsero nuovi quartieri, posti in particolare nella zona costiera (nei pressi delle borgate di Romagnolo e

dell'Acquasanta). In realtà, del progetto originario venne realizzata solo una parte, che corrisponde all'attuale via Mongitore, che il quartiere dell'Albergheria, e la via Roma. In particolare quest'ultima, che attraversa due i mandamenti Tribunali e Castellamare collegando la Stazione centrale con la zona portuale del Borgo Vecchio, è stata realizzata in periodi successivi, dal 1895 al 1922, a causa del periodico esaurimento dei finanziamenti previsti per le opere di risanamento, e la sua realizzazione ha causato la demolizione di molte abitazioni, edifici e chiese di interesse storico.

La via Roma, comunque, costituiva un asse di centrale importanza e su di essa sono stati successivamente realizzati il Teatro Biondo, il palazzo della Posta Centrale nel periodo fascista.

# Roma

## Il Piano Strategico di Roma Capitale

a cura di Daniela Cerrone

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

### Roma Capitale

Con la Legge sul federalismo fiscale (Legge n. 42/2009) è stato avviato il processo amministrativo teso a costruire Roma Capitale. Una Roma dotata di una speciale autonomia, statutaria, amministrativa e finanziaria che consentirà alla città di disporre di tutte le funzioni amministrative adesso appartenenti al Comune di Roma e di acquisirne di nuove quali la promozione dello sviluppo infrastrutturale, economico e sociale non solo alla scala urbana ma territoriale.

In particolare, competenze quali:

- la valorizzazione dei beni storici, artistici, ambientali e fluviali;
- lo sviluppo economico e sociale con particolare riferimento al settore produttivo e turistico;
- lo sviluppo urbano e la pianificazione territoriale;
- l'edilizia pubblica e privata;
- l'organizzazione e il funzionamento dei servizi urbani e di collegamento con i comuni limitrofi, con particolare riferimento al trasporto pubblico e alla mobilità;
- la protezione civile (in collaborazione con la Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Regione Lazio).

### Il Piano strategico

Contestualmente al processo teso alla definizione di Roma Capitale è stato avviato il processo di Pianificazione Strategica che, a partire dall'opportunità offerta dalla nuova autonomia, ma anche dalla consapevolezza dell'eccezionale fase di crisi internazionale, è finalizzato ad avviare il rilancio dello sviluppo della città facendo leva sulle, anche se scarse, risorse disponibili, economiche, sociali e professionali, perché siano utilizzate nel modo più efficace per consentire a Roma Capitale di svolgere il ruolo di motore dello sviluppo territoriale, così come è avvenuto per molte delle grandi capitali europee che si sono dotate di un Piano Strategico.

### The Strategic Plan of Roma Capitale



Obiettivi, temi progettuali e azioni nella visione strategica di Roma Capitale.



Così come per molte città europee, anche per Roma si ricorre infatti, al Piano Strategico quale principale strumento per la definizione di uno sviluppo strutturale e duraturo perché fondato su un'attenta analisi della città e teso a definire progetti e azioni indispensabili per un concreto sviluppo della città e della sua area metropolitana, a mezzo di un'ampia partecipazione dei settori pubblici e privati nelle fasi di individuazione delle strategie, degli obiettivi, delle azioni e degli interventi da realizzare (Cerrone, 2009).

Strategia di fondo del Piano di Roma Capitale è lo sviluppo di azioni tese alla realizzazione di un territorio che si ponga nel contesto nazionale ed internazionale come

- territorio capace di attrarre risorse;
- soggetto credibile da designare nell'assegnazione economica e politica di ruoli e funzioni;
- ambito locale capace di salvaguardare, accrescere ed estendere al maggior numero di cittadini del suo ampio territorio metropolitano la ricchezza e il benessere della città.

L'assunto di base del processo di Pianificazione Strategica avviato da Roma Capitale è una città che, in un contesto globale in forte crisi, "sa trovare nuove opportunità di sviluppo sostenibile generando, contemporaneamente, un clima di solidarietà e un livello alto di coesione sociale, su un territorio che salvaguardi e valorizzi l'ambiente" (Progetto Millennium, 2011). 5 le "ambizioni" e 14 gli "obiettivi" individuati nel documento, reso pubblico nel marzo 2009, dalla Commissione per il futuro di Roma Capitale.

Così come nelle principali esperienze europee, nei documenti di piano si evidenzia la necessità di individuare sistemi di interventi finalizzati a garantire concretezza, fin da subito, al processo di sviluppo pur essendo inquadrati in una strategia unitaria di più ampio respiro (progetti pilota o bandiera).

Il Piano viene definito "di rilancio delle basi economiche e sociali della città che coinvolge istituzioni e cittadini, pubblico e privato, nella ridefinizione delle linee di sviluppo del territorio urbano e nelle strategie utili per il raggiungimento dei suoi obiettivi.

Esso è, quindi, un atto volontario di costruzione partecipata della visione e dell'identità futura del territorio, di definizione del posizionamento, anche internazionale, che ne consegue, di esplicitazione di strategie e obiettivi da raggiungere mediante politiche e interventi pubblici e privati" (Progetto Millennium, 2011).

Infine, anche il Piano Strategico per Roma Capitale, così come accade nella maggior parte dei processi di pianificazione strategica, si *aggancia* alla possibilità di accogliere e gestire un grande evento: i Giochi Olimpici del 2020.

Il 19 Maggio 2010, infatti, su proposta del Comune, il CONI ha individuato Roma quale città designata a rappresentare l'Italia per l'assegnazione dei Giochi Olimpici del 2020. Auspicio è la mobilitazione, l'impegno e l'adesione dei principali attori pubblici e privati su un progetto concreto sul quale concentrare le risorse con l'obiettivo che il grande evento,

di elevato interesse ed immediato riscontro, diventi una occasione di sviluppo *strutturale* per la città.

In tal senso, le principali esperienze in tema di Pianificazione Strategica rilevano elevati successi in termini di sviluppo urbano e metropolitano quando il processo, facendo leva sull'ingente quantità di risorse economiche ed organizzative mobilitate per l'organizzazione prima, e la gestione poi, viene ben organizzato, finalizzando le risorse su azioni ed interventi utili per il territorio e convogliando, anche attraverso il consenso del settore privato sulle scelte effettuate, l'attenzione e l'impegno anche economico sin dalle fasi di individuazione e definizione degli interventi ma soprattutto nella fase di attuazione delle scelte di Piano che diventano obiettivo comune da raggiungere.

### Mobilità sostenibile e città

Già nel documento della *Commissione per il futuro di Roma Capitale* assumevano particolare importanza le strategie finalizzate al potenziamento della mobilità integrata e sostenibile e allo sviluppo della dotazione infrastrutturale.

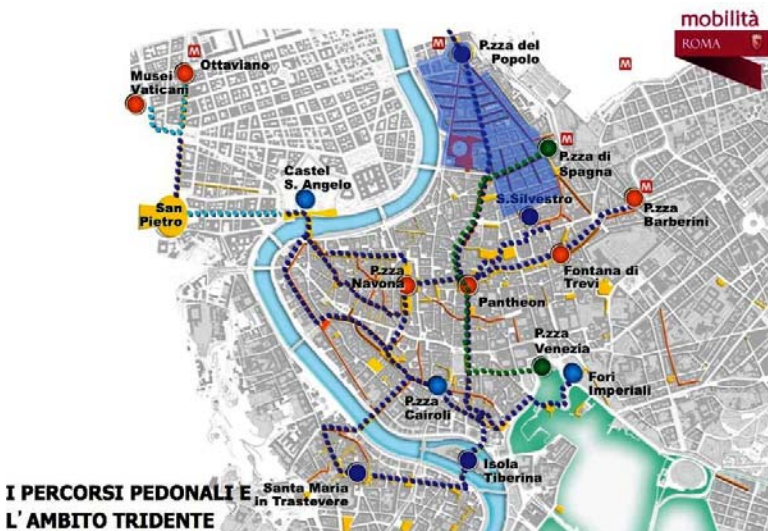
Da un lato, per rispondere ad esigenze "interne" di qualità della vita (città sostenibile) ed efficienza nei collegamenti (città policentrica) dall'altro, per rendere Roma città competitiva ed internazionale. Scala urbana, scala territoriale e scala internazionale.

Risposta alle esigenze dei cittadini e dei molteplici utenti ma contestualmente slancio verso la competizione internazionale che passa anche attraverso un'efficiente dotazione di infrastrutture per la mobilità.

Quelle che potrebbero definirsi indicazioni strategiche si specificano ancora meglio nel documento *La Visione Strategica* in cui, ad esempio, la strategia di sviluppo sostenibile si orienta verso la progressiva pedonalizzazione del Centro Storico, a partire dall'area del Tridente Mediceo, grazie alla realizzazione di aree esclusivamente pedonali, la creazione di percorsi pedonali protetti e una serie di itinerari pedonali tematici, ma anche, la riorganizzazione del sistema delle regole del traffico urbano con la ri-pianificazione dei terminali del trasporto pubblico locale e delle aree per la sosta ed il parcheggio.

Nevalgica diventa la realizzazione di una rete di trasporto pubblico di superficie ad elevata capacità e frequenza, cui si accompagnano misure a favore della mobilità dolce (mobilità ciclabile e pedonale, mobilità elettrica, etc.) e politiche di servizi per la condivisione dei veicoli quali il *car-sharing*.

D'altronde in una città quale Roma i cui residenti superano la quota dei 2,7 milioni e interessata nei giorni feriali da circa 7,1 milioni di spostamenti (di cui 6,5 effettuati da residenti del Comune di Roma) diventa fondamentale predisporre politiche tese alla riduzione degli inevitabili effetti negativi correlati ad un numero così elevato di spostamenti che è



aggravato dalla circostanza che raggiunge a mala pena il 27% la percentuale di utenti che utilizza il sistema di trasporto pubblico mentre, il 67% effettua spostamenti con mezzi di trasporto individuali in particolare con autovetture (52%) e motocicli (15%).

Il problema di una migliore accessibilità delle persone e delle merci all'area romana e al suo hinterland, viene affrontato individuando interventi ed azioni tese a spostare la ripartizione modale a favore del trasporto pubblico locale ed andando ad incidere, contestualmente, sulla riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico e acustico conseguenze dirette del traffico urbano e della inevitabile congestione dei flussi.

La strategia si attua, in particolare, predisponendo azioni di:

- pedonalizzazione e incremento delle zone a traffico limitato;
- riorganizzazione del traffico veicolare;
- riorganizzazione del trasporto pubblico locale;
- potenziamento e creazione di nodi di scambio.
- promozione all'uso di veicoli maggiormente sostenibili

L'obiettivo *Roma Città della sostenibilità ambientale* si concretizza anche attraverso lo sviluppo di forme di mobilità sostenibile quali la progressiva pedonalizzazione del Centro Storico a partire dall'area del Tridente Mediceo.

Altro intervento particolarmente interessante è il Recupero del Tevere come asse vitale della Città. Il progetto che interessa, in particolare, il tratto di Tevere che si estende da Castel Giubileo fino al Ponte della Musica per uno sviluppo lineare di circa 12.4 km, ridisegna l'area candidata ad accogliere alcune delle principali trasformazioni urbane legate all'evento olimpico del 2020 per il quale la città si è candidata.

Rappresenta inoltre, grazie anche alla riorganizzazione del traffico veicolare e del trasporto pubblico locale (TPL), una delle aree bersaglio su cui è concentrata l'attenzione nelle strategie di sviluppo e di crescita competitiva di Roma Capitale.

Il tratto fluviale interessato dal progetto pilota, già presenta un buon livello di connessione carrabile, ciclabile e pedonale con l'asse museale e culturale che gravita intorno al complesso dell'Auditorium e del MAXXI di via Guido Reni.

La messa in rete degli spazi verdi e attrezzati esistenti, il completamento e l'integrazione dei percorsi ciclopedonali e la loro connessione con le altre reti infrastrutturali del TPL, l'attuazione dei numerosi interventi di riqualificazione ambientale e strutturali (messa in sicurezza argini, interventi sulle banchine, etc.) pianificati sul Tevere potrebbero, oltre che essere funzionali

alla realizzazione di un Parco Urbano Fluviale, contribuire, in chiave sinergica, a migliorare i sistemi di connessione del fiume con la città oltre che potenziarlo in uno strategico canale di collegamento se realizzati gli interventi per potenziare la navigabilità del Tevere, allo stato attuale, limitata ai tratti Ponte Duca d'Aosta – Isola Tiberina a nord e Ponte Marconi – Ostia Antica a sud.

I principali interventi a sostegno del recupero dell'area sono:

- il rafforzamento del sistema ferroviario con la chiusura dell'anello ferroviario nord - nodo di scambio Tor di Quinto;
- la riorganizzazione del traffico veicolare con il sistema dei Lungotevere,
- l'integrazione e il potenziamento della rete del trasporto pubblico locale (TPL),
- la realizzazione di nodi di scambio modale (parcheeggi e aree di sosta),
- il potenziamento della mobilità alternativa (bike sharing, percorsi naturalistici, etc.),
- l'integrazione e il completamento dei percorsi ciclopedonali.



**L'accessibilità intermodale per Roma Città nella competizione globale**

Uno degli obiettivi del Piano è, a partire dal ruolo che la città ricopre a livello internazionale, elevarla a "Porta del Mediterraneo" intensificando ed intercettando le principali direttrici di traffico internazionale. In termini pratici, ed analizzando esclusivamente gli aspetti legati alle infrastrutture per il trasporto e la mobilità, l'obiettivo si traduce, in primo luogo, nella razionalizzazione del sistema di infrastrutture di trasporto, sia in termini di traffico passeggeri che di merci, al fine di superare l'attuale congestione dei traffici e prevenire eventuali criticità legate all'auspicato aumento del sistema di relazioni nazionali e internazionali. A scala più ampia invece, nella realizzazione ed il potenziamento dei nodi di accesso all'area metropolitana e dei collegamenti tra questi e le principali direttrici di traffico internazionale (Progetto Millennium b, 2011).

Obiettivi operativi del Piano sono quindi:

- il rafforzamento delle connessioni con le principali reti per la mobilità di persone e merci dell'armatura infrastrutturale europea con particolare riferimento al Corridoio I e alle autostrade del mare;
- la realizzazione di una diffusa rete di terminali di trasporto e di logistica integrata;
- il decongestionamento delle reti viarie attraverso l'incremento dell'offerta su ferro con conseguente spostamento della domanda di trasporto verso un modello di mobilità sostenibile;
- il potenziamento dei sistemi di trasporto pubblico.

Le azioni previste sono:

- lo sviluppo dell'hub aeroportuale di Fiumicino;
- la realizzazione di un nuovo scalo aeroportuale di Viterbo (low cost);
- il potenziamento del porto di Civitavecchia;
- la realizzazione del centro intermodale di Tivoli;
- il potenziamento del terminal ferroviario dell'aeroporto di Fiumicino;
- Il potenziamento (da 1 a 4 linee) della linea FR1 per la tratta: Fiumicino aeroporto - Ponte Galeria;
- la realizzazione della stazione Fiera di Roma.

Due i progetti pilota individuati: il potenziamento dell'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino che oggi movimentava un traffico passeggeri superiore ai 33 milioni l'anno e che secondo le previsioni potrebbe raggiungere circa i 60 mln nel 2020 e 100 mln nel 2040; il completamento della rete metropolitana.

In riferimento all'hub di Fiumicino, lo sviluppo a breve-medio termine prevede la realizzazione a sud di nuovi terminal (T4), nuove aree di imbarco (Area imbarco A, E, F, J), nuovi sistemi di trattamento bagagli, nuovi parcheggi multipiano e un nuovo sistema automatizzato di collegamento tra i terminal e l'area est (GRTS ground rapid transit system).

Quello a lungo termine, oggetto di un Masterplan in corso di elaborazione, prevede l'ampliamento delle infrastrutture aeroportuali (airside e landside) su un'area di 1300 ettari a nord della Pista 07/25.

Il nuovo terminal verrà servito da una nuova stazione ferroviaria che consentirà il collegamento diretto con il centro di Roma e sarà collegato agli altri terminal attraverso l'estensione del sistema di trasporto automatizzato "GRTS" il quale, connettendo i sistemi di accesso all'aeroporto attuali e futuri su gomma e su ferro, contribuirà all'effetto rete del sistema di trasporto del quadrante ovest di Roma.

Per il completamento della rete metropolitana i principali interventi da realizzare sono:

- il prolungamento della linea B verso est con la realizzazione di un nuovo tratto di linea metropolitana (B2 lungo circa 3,8 km) e tre stazioni (San Basilio, Torraccia e Casal Monastero dove verrà creato un nodo di scambio con il trasporto pubblico di superficie e la viabilità stradale a ridosso del GRA);
- il prolungamento della linea B1 con la realizzazione di un tracciato di circa 3,8 km, e tre stazioni (Jonio, Vigne Nuove e Bufalotta).

Va invece completata la redazione dei progetti definitivi relativi al prolungamento della linea A verso ovest (circa 2 km di linea con le 2 stazioni Bembo e Torrevecchia) e verso sud, con una metropolitana leggera di 7 km e 13 stazioni. Sono parte del progetto anche la ristrutturazione ed il potenziamento del nodo di scambio Anagnina e la realizzazione dei nuovi nodi di scambio Ponte Linari e Autostrada A1.

Completano il progetto la riprogettazione della nuova linea D e l'ottimizzazione e l'ammodernamento delle linee A e B già in esercizio.

Completano il progetto la riprogettazione della nuova linea D e l'ottimizzazione e l'ammodernamento delle linee A e B già in esercizio.

**Riferimenti bibliografici**

Cerrone D. (2009) "Nuovi strumenti per il governo dei sistemi urbani" in Papa R. ed, *Il governo delle trasformazioni urbane e territoriali*, FrancoAngeli, Milano.

Progetto Millennium (2011) *Piano Strategico di Sviluppo di Roma Capitale - La Visione Strategica*, Roma.

Progetto Millennium (2011) *Piano Strategico di Sviluppo di Roma Capitale - I Progetti Pilota*, Roma.

**Referenze immagini**

Le immagini riportate sono state tratte dalle pubblicazioni a cura di Roma Capitale "Piano Strategico di Sviluppo Roma Capitale".



# News ed eventi

## I "150 anni" per l'infrastrutturazione del territorio

a cura di Rosa, Alba Giannoccaro

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

### In questo numero

Il 150° anniversario dell'Unità Nazionale oltre ad essere un evento eccezionale di rilievo storico e culturale, diviene per l'Italia uno strumento per misurarsi con la condizione operativa e funzionale della Nazione negli ultimi 150 anni. L'identità del territorio nazionale viene oggi celebrata attraverso il completamento di un programma ambizioso che prevede la "rivitalizzazione" del sistema infrastrutturale ed architettonico del Paese, oltre che l'attivazione di molteplici eventi culturali, artistici, storici, scientifici e sportivi. Nel 2007 un Comitato Interministeriale ha avuto il compito di pianificare e programmare gli interventi strutturali per il 2011, monitorando la congruenza storico-culturale delle opere scelte e assicurando l'effettiva realizzazione del programma.

Mostra delle Regioni d'Italia e delle  
eccellenze del Paese.  
27 Marzo 2011-3 luglio 2011  
Roma  
tutte le info sul sito:  
[http://www.italiaunita150.it/media/  
83191/le%20grandi%20mostre.pdf](http://www.italiaunita150.it/media/83191/le%20grandi%20mostre.pdf)

Architettare l'Unità  
25 aprile - 24 maggio 2011  
Roma  
Tutte le info su  
[http://www.italiaunita150.it/media/  
83191/le%20grandi%20mostre.pdf](http://www.italiaunita150.it/media/83191/le%20grandi%20mostre.pdf)

TeMA  
01.11

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio  
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>  
ISSN 1970-9870  
Vol 4 - No 1 - marzo 2011 - pagg. 99-102

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

© Copyright dell'autore.

### The "150 Years" for Infrastructuring the Territory

Sono stati stanziati circa 380 milioni di euro, di cui 150 provenienti dallo Stato e 230 dalle amministrazioni locali, per la realizzazione ed il completamento in cinque anni di undici opere di interesse culturale e collettivo in diverse città italiane: il Nuovo Palazzo del Cinema a Venezia; il Nuovo Auditorium a Firenze; l'aeroporto internazionale dell'Umbria a Perugia; il nuovo Parco Dora a Torino; il Parco del Ponente Ligure a Imperia; la ristrutturazione del Museo Nazionale a Reggio Calabria; il Nuovo Auditorium a Isernia; la Città della Scienza e delle Tecnologie a Roma; il restauro del complesso del Broletto a Novara. Al programma iniziale si sono inseriti gli interventi di restauro del Teatro San Carlo di Napoli e di riqualificazione del Lungomare di Quarto. Alcuni li definiscono opere puntuali, "slegate" dal concetto di Unità Nazionale e di rifunionalizzazione del sistema Nazionale, altri invece esempi di buona gestione di tempi e di risorse per "rivitalizzare" il sistema infrastrutturale italiano. Di fatto però non c'è stata a priori una vera e propria visione strategica di infrastrutturazione del territorio, che fosse in grado di stabilire in maniera strutturale gli "incipit" per le connessioni sociali e culturali, economiche e politiche il cui interagire con il territorio avrebbe consentito il perseguimento dell'obiettivo di sviluppo e competitività a livello Internazionale.

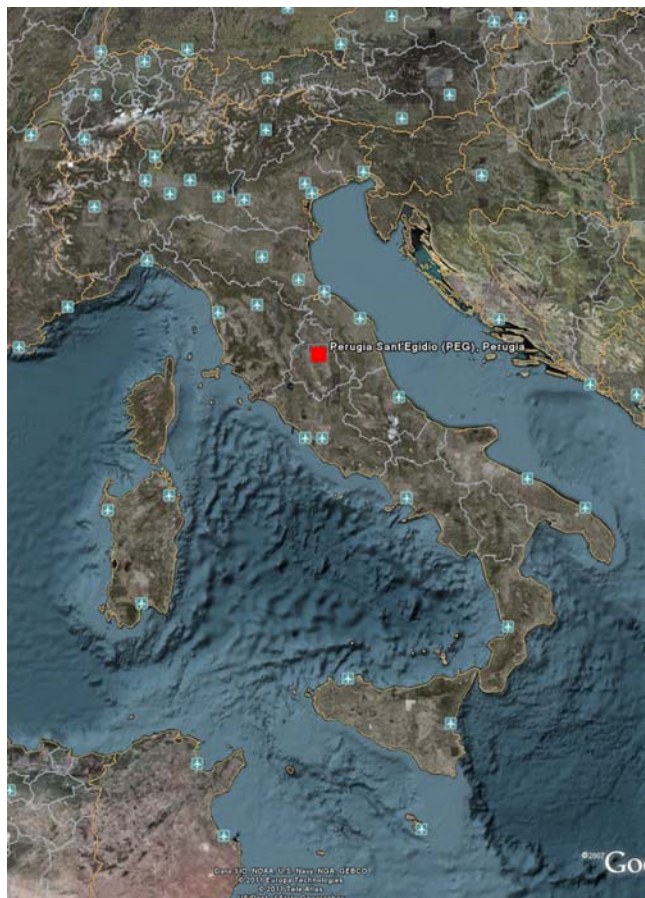
L'ampliamento dell' aeroporto internazionale Sant' Egidio a Perugia, il completamento del Parco Costiero del Ponente Ligure, e la realizzazione del Nuovo Parco della Dora presentano invece il tentativo di confrontarsi con un territorio nazionale che sta cambiando nella gestione delle relazioni, dei flussi e delle politiche locali, prevedendo rispettivamente: una infrastruttura per lo sviluppo del centro Italia, un intervento intercomunale al fine di valorizzare aspetti paesistici ed ambientali, un progetto di riqualificazione e sviluppo dell'area metropolitana di Torino.



### L'aeroporto Internazionale Sant'Egidio a Perugia

L'aeroporto internazionale di Perugia è un'infrastruttura fondamentale per ridurre l'isolamento della regione Umbria dalle altre regioni italiane e dalle rotte turistiche ed economiche internazionali, e per sviluppare l'economia regionale ed il sistema trasportistico del Centro Italia. Nonostante fosse unico scalo per voli di linea passeggeri della Regione, rimane uno scalo minore nel panorama aeroportuale italiano. Ma il costante e consistente aumento di traffico e di passeggeri che ha registrato un passaggio da circa 12.000 unità nel 1996 a circa 123.000 nel 2009, fa prevedere il raggiungimento di 250 mila passeggeri entro il 2012.

Inserita tra le opere infrastrutturali nell'ambito della celebrazione dei 150 anni dall'Unità d'Italia con l'obiettivo di potenziare la capacità di servizio dell'aerostazione attraverso lo sviluppo di adeguate politiche promozionali e gestionali, tali da consentirle di svolgere un ruolo significativo nei collegamenti aerei nazionali ed una funzione di appoggio a linee aeree charter per il turismo e a voli internazionali a basso costo, l'aeroporto internazionale dell'Umbria ha visto già numerosi interventi e si appresta a completare entro il 2011: l'ampliamento dell'Aerostazione su progetto dello studio Gae Aulenti Architetti Associati, la sistemazione dell'area esterna e l'ampliamento dei piazzali di sosta per auto e autobus, la riqualificazione della testata Back Track 01 e dei raccordi Alfa e Bravo, la realizzazione di una TaxiWay, un edificio polivalente Sase e infine la ristrutturazione del fabbricato attuale per ospitare uffici di scalo e di presidenza, una galleria di spazi commerciali ed un ristorante, per una superficie complessiva di 5060.6 mq lordi. L'accordo di programma tra Struttura di Missione, Enac e Regione ha previsto un finanziamento complessivo di oltre 42 milioni di Euro, di cui oltre 26 milioni dello Stato, circa 12 milioni della Regione, oltre 3 milioni dell'Enac. A tal progetto è stato affiancato inoltre l'intervento del personale tecnico dell'Area Viabilità dell'Ente della Provincia di Perugia che ha coordinato e diretto l'attuazione di una importante infrastruttura viaria, una bretella autostradale esterna all'aeroporto che collega l'aerostazione alla strada regionale n° 147 di Assisi, agibile già da dicembre 2010. La nuova infrastruttura oltre a garantire l'accessibilità strategica all'aeroporto è allo stesso tempo a servizio della comunità locale.



#### Stazione Futuro.

17 Marzo 2011- 20 novembre 2011

Torino

Tutte le info sul sito:

[http://www.italia150.it/Officine-Grandi-Riparazioni/  
Stazione-futuro](http://www.italia150.it/Officine-Grandi-Riparazioni/Stazione-futuro)

#### Binari d'Italia

Un secolo e mezzo di Ferrovia Porrettana  
dal 1 Maggio 2011

Varie località nella provincia di Pistoia e in quella di  
Bologna

tutte le info sul sito:

<http://www.prefettura.it/pistoia/index>

## II Parco costiero del Ponente Ligure ad Imperia

Il Programma per le Celebrazioni del 150° Anniversario dell'Unità d'Italia contribuisce al completamento del riutilizzo della linea ferroviaria dismessa nel Ponente Ligure, da Ospedaletti a San Lorenzo al Mare gestita dalla società Area 24 attuando gli interventi previsti dal P.R.U.S.S.T. del Ponente Ligure.

L'obiettivo prioritario dell'intervento è la rivitalizzazione economica del territorio ponentino attraverso la gestione e il coordinamento dei servizi e delle strutture necessarie allo sviluppo ambientale e turistico dell'ex sedime ferroviario: una pista ciclabile il cui percorso si estende per 24 Km attraversando otto Comuni costieri.

Ad essa si associa la valorizzazione di numerosi edifici presenti lungo il suo tragitto, la creazione di impianti per la produzione di energia rinnovabile, la costruzione di parcheggi interrati, spazi commerciali, strutture per l'ospitalità turistica e aree verdi attrezzate. In particolare si è previsto di mantenere la continuità dell'asse del sedime ferroviario, per tutta la sua lunghezza, strutturandolo come l'asse verde urbanistico-ambientale, pedonale e ciclabile; di riqualificare i centri urbani attraverso il miglioramento della rete della viabilità locale e il potenziamento dei parcheggi interrati nei comuni di S. Stefano al Mare, di Taggia, di Ospedaletti, di San Lorenzo al Mare e di Sanremo; di creare un sistema sinergico di accessi al percorso ciclabile ed al mare, con la



Genova. Un porto per la nuova Italia.  
17 marzo 2011-novembre 2011  
Genova  
Tutte le info sul sito:  
<http://www.italiaunita150.it/media/83191/le%20grandi%20mostre.pdf>

La bella Italia.  
17 marzo 2011-11 settembre 2011  
Torino  
Tutte le info sul sito:  
<http://www.italiaunita150.it/media/83191/le%20grandi%20mostre.pdf>

realizzazione di aree di sosta e di socializzazione; di riutilizzare gli immobili ferroviari quali strutture turistico-ricettive e sale polifunzionali; di realizzare lungo il percorso del parco costiero aree con impianti sportivi gratuiti.

Nel 2008 è stato completato un tratto del I lotto esecutivo delle opere e parte del II lotto mentre nella primavera del 2010 sono terminati i lavori del III lotto compreso tra l'ex stazione ferroviaria di Sanremo e la galleria di Pian di Poma, i primi 22 km circa di pista ciclabile.

La parte realizzabile a carico di fondi statali, doveva comprendere diversi interventi tra cui la riqualificazione e rifunzionalizzazione di ex depositi merci ed ex stazioni, ma ad oggi è stata sospesa la manutenzione della pista ciclabile e non sono stati ancora iniziati i lavori per il quarto lotto che dovrebbe unire Sanremo ad Ospedaletti.



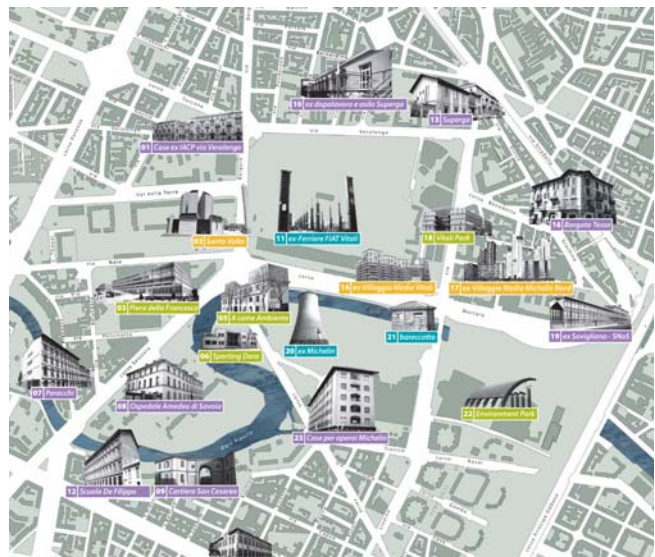
### Nuovo Parco Dora-Spina 3 a Torino

Sebbene gli interventi previsti per i 150 anni dell'Unità Nazionale non sono stati concentrati prevalentemente su un'area in particolare, per Torino è stata prevista una maggiore serie di progetti, a causa della storica vocazione unitaria e del buon lavoro iniziato già da tempo da Regione, Comune di Torino ed enti locali. Già dal 1998 Torino è oggetto di una riqualificazione attraverso il Programma di Riqualificazione Urbana (P.Ri.U.) con l'obiettivo di trasformare l'area industriale Spina 3. Nel complesso quadro di trasformazione è stato inserito il Parco Dora, un parco di circa 40 ha che sfrutta le qualità del paesaggio, rappresentato dal fiume Dora e che dona una nuova identità al quartiere post-industriale.

L'ottenimento di fondi ministeriali e il formale impegno della Città alla realizzazione di importanti opere pubbliche infrastrutturali, ha permesso la riconversione sistematica dell'area in oggetto perseguendo gli obiettivi di connessione con la città e di riqualificazione ambientale.

Arterie di traffico e strade importanti attraversano e delimitano la superficie del parco, accentuando il suo carattere "compartimentato" e consentendo un'ottima connessione dell'area alla rete dei trasporti pubblici e alla città.

Il corso del fiume rappresenta la spina dorsale del nuovo parco e diventa quindi un elemento centrale di congiunzione tra le singole aree del parco. Il confronto con la storia del quartiere è, accanto al rapporto con la Dora, una componente significativa del progetto concepito: la conservazione e trasformazione degli edifici esistenti, oltre alla possibilità d'identificazione, portano impulsi innovativi attraverso la loro rifunzionalizzazione.



Il territorio di circa 40 ha si articola in 4 aree con caratteristiche differenti, corrispondenti agli stabilimenti ex-industriali. Esse sono collegate direttamente l'una con l'altra mediante ponti e passerelle, rampe e scale.

L'area Michelin di circa 87.000 mq è caratterizzata dalla presenza del fiume Dora che prevede un modellamento morfologico del bacino del fiume al fine di fronteggiare l'emergenza. La riqualificazione della storica torre di evaporazione diventerà l'oggetto simbolico di un'era passata attraverso giochi d'acqua e installazioni luminose.

L'area Ingest di circa 47.000 mq è il più piccolo delle quattro aree del parco. Il progetto prevede la realizzazione di un giardino pubblico con diverse aree tematiche. La continuità con il lotto Vitali è assicurata mediante la costruzione di una passerella ciclo-pedonale aerea a scavalco di via Borgaro.

L'area Vitali è la zona centrale del Parco Dora nonché l'area più estesa, occupando circa 90.000 mq. Al centro dell'Area Vitali è presente l'ex capannone dell'acciaieria.

#### Referenze immagini

L'immagine a pag. 100 è tratta da da GOOGLE Earth. L'immagine a pag.101 è tratta dal sito web <http://www.area24spa.it/>; quella a pag.102 da <http://ilgiornaledellarchitettura.com>.



## Profili degli autori

### Stefano Maggi

Associate professor in Contemporary History at the Faculty of Political Science, where he is chairman of the Political Science course. He is chairman of the Interuniversity Centre for the Study of Public Administration (Cirap). He belongs to the editorial staff of the review "Storia e Futuro". His research interest deals with transport history, particularly with railways. He worked also on the labour history, on the history of international trade and history of pharmaceutical industry. He teaches History of Communications, History of Territory.



### Giuseppe Mazzeo

Researcher of the National Research Council (Institute of Studies on the Mediterranean Systems in Naples). Professor of Urban Planning Technique at the Faculty of Engineering, University of Naples Federico II. It carries out research activity at the Department of Planning and Science of the Territory (University of Naples Federico II) in the territorial planning, strategic environmental assessment and urban regeneration fields.



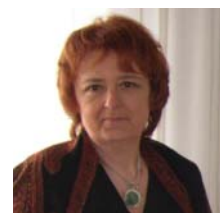
### Pasquale Rossi

Researcher from 2004 in University "Suor Orsola Benincasa" Naples, professor of History of the City and Territory and History of Contemporary Architecture to Faculty of Letters, course in Conservation of Cultural Heritage. Responsible for university of studies in "Promoting and Catalogue of Historical Centres". Contract professor in University "Federico II" of Naples (1998-2002). Visiting professor (TS-Erasmus) to Universidad de Oviedo (Asturias-Spain) in 2006, 2008-09.



### Laura Facchinelli

Graduated in "Lettere" at Ca' Foscari University, she is a journalist that works in the culture and transports field. She published some books about history of railways and a huge number of actuality essays and articles. She contributes to the daily newspaper "Arena" and to engineering magazines. She is the director of *Trasporti & Cultura*, a magazine about the architecture of infrastructures in the landscape. She planned and organized meetings and cultural initiatives. She attended some courses at "Academy of fine Arts". She has always painted and she gave art expositions in Italy and abroad.





**Stefania Maffeo**

She works as a freelance journalist and she is experienced in contemporary history. She writes for [www.storiain.net](http://www.storiain.net) and [www.turismonews.it](http://www.turismonews.it), and she works as a teacher of history, journalism, and creative writing in several schools. She won several national prizes (Luciano Castaldini, Pietro Bianchi). She has been working in the staff of the mayor of Pontecagnano Faiano SA since 2005.

**Il Centro Internazionale Città d'Acqua**

The International Center Cities of Water is a nonprofit association, born in Venice in 1989. It is aimed at developing researches and promoting initiatives on the various aspects of the relationships between water and city.

**Marta Moretti**

Vice Director of the Center Cities of Water of Venice. She is Responsible of the Editorial Board of publications of the Center: *Aquapolis* and *Portus*. She is also Editorial Director of the newsletter of the Center, *Città d'Acqua News*.

**Carlo Salone**

Associate professor of Political and economic geography at the University of Turin, where he is teaching Territorial policies and Local development. He has taught as a visiting lecturer in France, Spain and Finland. He was responsible for the technical secretariat of the Dep. for Urban Areas, Presidency of the Italian Council of Ministers in 1997 and 1998, when he also worked as an expert of the OECD, Territorial Development Service, Urban Affairs Division. He has worked as a consultant of local and regional authorities of Piedmont.

**Cristina Calenda**

She has got a degree in Environmental Science in 2005 and she is Philosophical Doctor in Government of Territorial Systems at the University of Naples Federico II. Her research involves Strategic Environmental Assessment applied to territorial plans and programmes and the application of Geographic Information System to the planning and the Government of Territory.

**Andrea Salvatore Profice**

PhD student in Hydraulic, Transport and Territorial Systems Engineering. His main research topics are natural and technological risks and environmental evaluations (EIA, SEA) in urban contexts. Within the DIPIST he works for some National and European Research Project (SCENARIO, ENSURE) concerning sustainable development and environmental risks and address to prevention and mitigation of such risks.

**Fiorella de Ciutiis**

Engineer, Ph.D in Hydraulic, Transport and Territorial Systems Engineering at the University of Naples Federico II. Her research activity concerns the relationship between urban transformation and property values variation, considered as a synthetic indicator of urban quality. She collaborates also with the Plan Office of the Province of Caserta for the creation of the Territorial Plan.

**Daniela Cerrone**

Engineer, Ph.D in Urban and Regional Planning at the University of Naples Federico II. She carries-out research activities for the "Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio" of the University of Naples and acts as a consultant for local government organizations regarding projects and policies for the start-up, promotion and development of the urban transformation and the deepening of the relationships between mobility and urban planning policies.

**Rosa, Alba Giannoccaro**

Architect, specializing in Urban Management and Architectural Design from Domus Academy of Milan validated and awarded by University of Wales. Founding member of [spaziourbanodinamico.it](http://spaziourbanodinamico.it), virtual factory of researches about territories and urban strategies. Actually she works between Naples and Milan and carries out its research activities at Domus Academy like project leader, and at the Department of Planning and Territory Science, writing the section "News and Events" of TeMA Journal of Land Use, Mobility and Environment.







**TeMA è il bollettino trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab 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>**

**TeMALab - 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](http://www.tema.unina.it)  
[redazione@tema.unina.it](mailto:redazione@tema.unina.it)**