

Con questo volume degli “Annali di Storia dell’Urbanistica e del Paesaggio” dedicato a “Urbanistica per la Villeggiatura e per il Turismo nel Novecento” si è voluto affrontare un aspetto particolare di un tema più generale – quello della “Città balneare”, dei “Lungomari”, dell’ “Architettura e dei Paesaggi della Villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento” ... - che gode ormai di una buona Letteratura, ma che forse meritava qualche approfondimento in più riguardo al rapporto tra Urbanistica/Villeggiatura e Turismo. L’intento è stato quello di impostare, e di analizzare attraverso una serie di casi di studio, quesiti relativi a quel rapporto: se cioè la Disciplina urbanistica al suo nascere e nel suo svilupparsi nel corso del Novecento, si sia posta problemi di ordine turistico o se, invece, quella sensibilità sia nata molto più tardi; se si sia mai pensato di elaborare modelli specifici per i Centri turistici, a seconda se quei Centri fossero balneari, montani o termali; se nei casi specifici l’aspetto urbanistico, oltre a quello architettonico, sia stato messo ‘in agenda’ tanto da diventare un assunto con il quale i Progettisti si sono poi concretamente confrontati. Dalla raccolta di questi saggi emerge con chiarezza come, pur nella diversità delle soluzioni e degli approcci ai vari temi – dalle singole Progettazioni urbane, ai brani di città specializzate, ai Centri turistici, alle colonie, agli isolati urbani, alle tipologie specialistiche con valenza urbanistica come i Lungomari – effettivamente l’Urbanistica, e non solo l’Architettura, abbia vissuto un rapporto di interrelazione stretta e continua con i problemi delle “Stazioni turistiche”, sia dal punto di vista generale (teorizzazioni, riflessioni, etc), sia particolare.



€ 65,00



ISSN 2284-4066



9 788898 019335

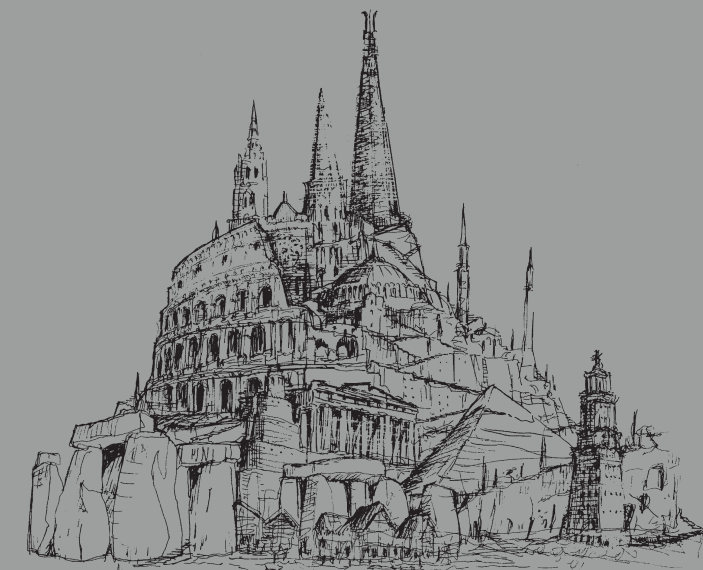


ASUP

ANNALI DI STORIA DELL'URBANISTICA
E DEL PAESAGGIO

3-2015

URBANISTICA PER LA VILLEGGIATURA
E PER IL TURISMO NEL NOVECENTO



ASUP

ANNALI DI STORIA DELL'URBANISTICA
E DEL PAESAGGIO

progetto scientifico e cura di Ferruccio Canali

URBANISTICA PER LA VILLEGGIATURA
E PER IL TURISMO NEL NOVECENTO

URBAN PLANNING FOR HOLIDAY TIME
AND FOR TOURISM IN THE XXth CENTURY



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

DIDA
DIPARTIMENTO DI
ARCHITETTURA

3 – 2015

A—S—U—P

ANNALI DI STORIA DELL'URBANISTICA
E DEL PAESAGGIO

ANNALS OF HISTORY OF URBAN AND
LANDSCAPE PLANNING

Gli “Annali di Storia dell’Urbanistica e del Paesaggio” - Serie scientifica nata presso il Dipartimento di Architettura dell’Università degli Studi di Firenze, fondata e coordinata da Ferruccio Canali – si propongono di analizzare, in ogni numero annuale, una diversa tematica specifica che, nel corso della Storia degli insediamenti urbani, del territorio e del paesaggio, sia venuta a caratterizzare profondamente la vita delle svariate Comunità, specie nel rapporto di esse con lo spazio progettato dalla Disciplina urbanistica (su richiesta della Politica, della Scienza urbana ...) e a seconda dei molteplici effetti mostratisi nel tempo. La Serie, nei volumi già usciti e accomunati da questo medesimo intento, ha affrontato temi rintracciabili in epoche e in contesti diversi; e ciò perché gli Studiosi accreditati che partecipano alle iniziative scientifiche della Serie e che ne compongono i Comitati Scientifici (sia quello Italiano, che quello Internazionale) fanno riferimento a Istituzioni soprattutto di ambito universitario, a livello europeo e mondiale. Gli studi che vengono editi sono rivolti prevalentemente ad un pubblico di Ricercatori e a biblioteche specializzate nella raccolta di contributi connessi alle trasformazioni urbane, territoriali e paesaggistiche - oltre che architettoniche, ingegneristiche, agrarie, infrastrutturali, conservative ... - ma, certamente, anche Intendenti, Amministratori e Funzionari, oltre che Cultori di Storia regionale, potranno trovarvi risposte a molti interrogativi che riguardano aspetti generali e fattori locali nella storia delle città e degli ambienti antropizzati.

The "Annali di Storia dell’Urbanistica e del Paesaggio/ Annals of History of Urban and Landscape Planning" - scientific Series at the Department of Architecture of the University of Florence, founded and coordinated by Ferruccio Canali - want to analyze, in each annual volume, a different specific issue that, in the course of history of urban settlements, land and landscape, has come to characterize the life of the various human Communities, particularly in the relationship of them with the space designed by the urban planning discipline (at the request of the policy, of the urban Science ...) and for the multiple effects in time. The series, in the volumes already out and united by the same purpose, has traced themes addressed at various times and in different contexts; and this because accredited Scholars participating in the scientific initiatives of the series and part of the Scientific Committees (both the Italian, that the International) refer to institutions especially at University level, at European and global level. The studies that are published are aimed primarily to Scholars and specialized libraries in the collection of contributions related to urban, territorial and landscape - as well as architectural, engineering, agricultural, infrastructural, conservative ... - transformation but, certainly, even Directors and Officials, as well as Students of regional history, will be able to find answers to many questions concerning general aspects and local factors in the history of cities and human spaces.

VOLUMI DELLA COLLANA USCITI

1. *Modelli di città, di «borghi di fondazione italiani» in Italia, nel Mediterraneo e in Oltremare*, a cura di F.Canali, 1, 2013 (ma 2015)

ISBN: 978-88-89999-85-1

2. *Urban and Land Markers/ Fulcri urbani e Fulcri territoriali tra Architettura e Paesaggio*, a cura di F.Canali, 2, 2014 (ma 2015)

ISBN: 978-88-89999-52-3

3. *Urbanistica per la Villeggiatura e per il Turismo nel Novecento*, a cura di F. Canali, 3, 2015 (ma 2016)

ISBN: 978-88-98019-33-5



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

DIDA
DIPARTIMENTO DI
ARCHITETTURA

A S U P

ANNALI DI STORIA DELL'URBANISTICA E DEL PAESAGGIO

**URBANISTICA PER LA VILLEGGIATURA
E PER IL TURISMO NEL NOVECENTO**

**URBAN PLANNING FOR HOLIDAY TIME
AND FOR TOURISM IN THE XXth CENTURY**

progetto scientifico e cura di Ferruccio Canali

ANNO 2015 (ma 2016)

NUMERO 3



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

DIDA
DIPARTIMENTO DI
ARCHITETTURA

«ASUP-Annali di Storia dell'Urbanistica e del Paesaggio»

Collana editoriale fondata e diretta da Ferruccio Canali

Volume finanziato con i Fondi di Ateneo dell'Università degli Studi di Firenze ex 60% (assegnazioni annuali a "Ferruccio Canali") e con il contributo dei singoli Autori.

COMITATO SCIENTIFICO ITALIANO

Ferruccio Canali (Università di Firenze), Giovanna D'Amia (Politecnico di Milano), Annalisa Dameri (Politecnico di Torino), Giovanna de Lorenzi (Università di Firenze), Virgilio Carmine Galati (Università di Firenze), Giulio Giovannoni (Università di Firenze), Simone Misianni (Università di Teramo), Valentina Orioli (Università di Bologna), Enrica Petrucci (Università di Camerino), Massimiliano Savorra (Università del Molise), Simona Talenti (Università di Salerno), Ulisse Tramonti (Università di Firenze), Stefano Zagnoni (Università di Udine)

COMITATO SCIENTIFICO INTERNAZIONALE

Valter Balducci (École Supérieure d'Architecture de Normandie, Rouen – Francia), Vittoria Capresi (Università Tecnica, Baladilab, Vienna – Austria), Romeo Carabelli (Università di Tours – Francia), Teresa Sofia Faria Cunha Ferreira (Facoltà di Architettura di Porto - Portogallo), Marco Gargiulo (Università di Bergen – Norvegia), Roberto Goycoolea Prado (Università Alcalá di Madrid - Spagna), Adriano Marinazzo (Muscarella Museum of Art – VA, USA), Sara Nuñez (Università di Salamanca-Spagna), Olimpia Niglio (Università di Kyoto-Giappone), Silvia Ross (University College di Cork - Irlanda), David Rifkind (International University of Miami- FL, USA), Karin Templin (School of Architecture and Landscape, Kingston University, Londra-Gran Bretagna), Armand Vokshi (Politecnico di Tirana, Albania)

Proprietà letteraria e artistica: divieto di riproduzione e di traduzioni. La Direzione della Collana Editoriale, i Membri dei Comitati Scientifici e l'Editore non si assumono responsabilità per le opinioni espresse dagli Autori, né per la corresponsione di eventuali Diritti di Riproduzione gravanti sulle singole immagini pubblicate (i costi di tali eventuali Diritti d'Autore ricadranno infatti unicamente sull'Autore/i del saggio/i liberando sia l'Università di Firenze, sia la Direzione della Collana, sia l'Editore di ogni eventuale obbligo al proposito); tale liberatoria resta comunque valida unicamente per l'edizione del contributo scientifico cui tali immagini sono connesse. È la Redazione che si prende cura della correzione delle bozze, per cui i testi consegnati dagli Autori vengono considerati definitivi: l'eventuale revisione delle bozze dovrà limitarsi alla sola revisione di eventuali errori di composizione (correzioni ulteriori sul testo composto non verranno eseguite). L'invio di contributi per la pubblicazione non implica né l'edizione degli stessi (per ogni contributo una "Valutazione di accettazione" verrà espresso dalla Direzione o dal Curatore/i che possono consigliare o ritenere indispensabili integrazioni o puntualizzazioni sia scientifiche sia bibliografiche sia redazionali da parte degli Autori, tanto da poter eventualmente esprimere anche parere negativo alla pubblicazione del materiale inviato); né una loro edizione immediata (i tempi verranno infatti stabiliti di volta in volta sulla base delle priorità o delle esigenze editoriali indicate dalla Direzione o dal Curatore/i, in relazione alla preparazione di numeri monografici). I materiali grafici e fotografici inviati, oltre che i testi, verranno comunque soggetti, sia come dimensione di pubblicazione sia come numero, al progetto editoriale approntato. Non si restituiscono i dattiloscritti, né le immagini, né i disegni pubblicati o non; il materiale inviato viaggia a rischio del mittente. La pubblicazione di foto, disegni e scritti da parte degli Autori implica la loro totale rinuncia alla corresponsione di ogni compenso di Diritto d'Autore o di rimborso spese sia da parte dell'Università, sia da parte della Direzione, sia da parte dell'Editore, trattandosi di pubblicazione scientifica e senza fini di lucro. Al momento dell'edizione le presenti condizioni si considerano accettate, anche tacitamente, da parte degli Autori a partire dalla consegna dei testi per la stampa (che da parte degli Autori è quella di inoltro alla Direzione o al Curatore/i). Trattandosi di pubblicazione che si vale almeno parzialmente dei fondi dell'Università di Firenze, «ASUP» sottostà allo "Statuto" di Ateneo, approvato il 25 luglio 2011, che ha fatto propri i principi del movimento scientifico "Open Access" per «l'accesso pieno e aperto della letteratura scientifica promuovendo la diffusione libera in rete, nei circuiti della Comunità scientifica internazionale, dei risultati delle ricerche prodotte in Ateneo» (art.8: Ricerca scientifica, comma 2): tutte le pubblicazioni che utilizzano i fondi di Ateneo, in quanto fondi pubblici, devono dunque essere accessibili gratuitamente secondo le regole di Open Access».

REFeree – PEER REVIEW

I contributi scientifici inviati vengono valutati, per conto dei Comitati Scientifici e del Curatore, ai fini della procedura di peer review, da un Lettore interno, membro della Redazione, e da un secondo Lettore, individuato come Esperto (adottando la procedura di "clear peer review", con indicazione, in ogni saggio, dell'identità dei due Lettori). Una ulteriore lettura viene poi svolta da un Lettore anonimo per la procedura di "blind peer review".

«ASUP-Annali di Storia dell'Urbanistica e del Paesaggio»

n. 3 – 2015 (ma 2016)

Urbanistica per la Villeggiatura e per il Turismo nel Novecento

Progetto scientifico e cura di Ferruccio Canali

IDEAZIONE E CURA SCIENTIFICA: Ferruccio Canali

PROGETTO E CURA GRAFICA: SBAF – FIRENZE (Ferruccio Canali e Virgilio Carmine Galati)

REVISIONE EDITORIALE: Maria Natalina Briigliadori

DISEGNO DI COPERTINA: Virgilio Carmine Galati

COPERTINA: Ferruccio Canali e Virgilio Carmine Galati

ISSN 2284-4066

ISBN 978-88-98019-33-5

Finito di stampare in Dicembre 2016

Copyright 2016 by EMMEBI EDIZIONI FIRENZE

Proprietà letteraria riservata

EDITORIALE E INTRODUZIONE

- 5** *Ferruccio Canali*

SAGGI**URBANISTICA PER LA VILLEGGIATURA E PER IL TURISMO NEL NOVECENTO
URBAN PLANNING FOR HOLIDAY TIME AND FOR TOURISM IN THE XXth CENTURY**

- 9** PARTE PRIMA
CONTESTI – CONTEXTS

- 10** *Ferruccio Canali*

**DALLE PAGINE DELLA RIVISTA «URBANISTICA»: GUSTAVO GIOVANNONI E I ‘SUOI’ PER
L’URBANISTICA DELLA VILLEGGIATURA E DEL TURISMO**

- 52** *Simona Talenti*

**TRA DUE LITORALI: OSPIZI MARINI E CITTÀ TRA TERAPIA
E VILLEGGIATURA DA VIAREGGIO ALLA RIVIERA ROMAGNOLA**

- 63** *Ferruccio Canali*

**“URBANISTICA TURISTICA” NELLA POLONIA DEL “SOCIALISMO REALE”: WLADISLAW
CZARNECKI E L’“URBANISTICA TURISTICA” DALLE PAGINE DEL “PLANOWANIE MIAST I
OSIEDLI” (VOL.VI: “REGION MIASTA”, 1964-1966)**

- 75** *Massimiliano Savorra*

**IDEOLOGIE, EMOZIONI E SPETTACOLO.
IL “TEMPO LIBERO” ALLA TRIENNALE DI MILANO DEL 1964**

- 86** *Ferruccio Canali*

**LO ‘SPAZIO COMUNICATO’: SEGNALETICA E VALORIZZAZIONE TURISTICA DI PAESAGGI,
CITTÀ E MONUMENTI NELL’ ITALIA DEL NOVECENTO**

- 121** PARTE SECONDA
LITORALI MEDITERRANEI – MEDITERRANEAN COASTS

- 122** *Ferruccio Canali*

**TRENT’ANNI DI LUNGOMARI E PINETE DI TOSCANA, DAL FASCISMO ALLA PRIMA ETÀ
REPUBBLICANA. VIAREGGIO, LIDO DI CAMAIORE, FORTE DEI MARMI, MARINA DI PISA E
TIRRENA (1932-1965)**

- 202** *Fabiana Susini*

TIRRENA IMMAGINATA, TIRRENA COSTRUITA

- 212** *Enrica Maggiani*

**PORTO VENERE (LA SPEZIA) TRA IMMAGINE URBANA, VOCAZIONE TURISTICA E TUTELA
DEL PAESAGGIO. LA VICENDA DELLA LOCANDA SAN PIETRO**

- 224** *Ferruccio Canali*

**«SANREMO CON POCO ONORE RISCHIA DI SOSTENERE
IL CONFRONTO CON LE RIVALI FRANCESI»: GIUSEPPE POGGI E LE QUESTIONI CITTADINE
IN VISTA DEL PIANO REGOLATORE DI MARCELLO PIACENTINI (1931-1933)**

- 246** *Giuseppe Damone*

PAESAGGI, NATURA E COLONIE DI VILLEGGIATURA NELLA BASILICATA FASCISTA

- 252** *Francesco Di Lorenzo, Carla Pancaldi, Enrica Petrucci*

SAN BENEDETTO DEL TRONTO: DA “PICCOLO CENTRO... A DELIZIOSA SPIAGGIA”

- 270** *Ferruccio Canali*

IL LUNGOMARE E LE PALME DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO

286 *Diana Barillari*

URBANISTICA TRA UTOPIA E REALTÀ NELLA “CITTÀ A SPIRALE”: LIGNANO PINETA (UDINE) DA MARCELLO D’OLIVO A LUIGI PICCINATO

304 *Virgilio C. Galati*

TURISMO E VILLAGGI TURISTICI NELLA PUGLIA BALNEARE DEL SECONDO DOPOGUERRA (1956-1993)

342 *Ferruccio Canali*

IL “LITORALE JUGOSLAVO. GUIDA E ATLANTE” (1966): LA COSTRUZIONE DEI GRANDI COMPLESSI ALBERGHIERI

361 **PARTE TERZA**

**VILLEGGIATURA/VILLEGGIATURE TRA TURISMO E BENESSERE
HOLIDAY/HOLIDAYS BETWEEN TOURISM AND WELLNESS**

362 *Annalisa Dameri, Federica Stella, Maura Verra*

“VIVO IN MEZZO ALL’ACQUA A TUTTE LE TEMPERATURE”: CURE TERMALI E STABILIMENTI IN PIEMONTE

373 *Ulisse Tramonti*

LA STORIA TERMAL E DI CASTROCARO PRESSO FORLÌ. DALLA “GUERRA DEI POZZI” AL “COMPENDIO DEMANIALE” (1830-1941)

387 *Ines Tolic*

LA RIVISTA «SICILIA» E L’INVENZIONE DI UN’IMMAGINE MODERNA DELLA REGIONE FRA GLI ANNI CINQUANTA E SESSANTA DEL NOVECENTO

400 *Danila Jacazzi e Lamia Hadda*

IL TURISMO ARCHEOLOGICO A POMPEI: VISITATORI ILLUSTRI TRA OTTOCENTO E NOVECENTO

411 *Annarita Teodosio*

LA COSTRUZIONE DI UNA CITTÀ TURISTICA: IL ‘CASO SALERNO’

421 *Ilaria Agostini*

AGRITURISMO. PAESAGGI AGRARI E ARCHITETTURA RURALE: INDIRIZZI PER LA RESTITUZIONE CONTEMPORANEA IN TOSCANA

430 *Olimpia Niglio*

**DA VIAGGIO CULTURALE A MOVIMENTO TURISTICO:
IL CASO DI CARTAGENA DE INDIAS IN COLOMBIA TRA VILLEGGIATURA ELITARIA E MONUMENTI PATRIMONIO DELL’UMANITÀ**

RECENSIONI E SEGNALAZIONI

442 *Costantino Ceccanti*

Odeporica e Paesaggi demo-etno-antropologici – e geografici – lontani. Il contributo di Lamberto Loria e la nascita dei Musei Etnologici italiani. *Lamberto Loria (1855-1913)*, «Lares», anno LXXX, 1, gennaio-aprile, 2014 (Firenze, Leo S. Olschki editore)

445 *Olimpia Niglio*

Italiani oltreoceano. *Italia-Argentina. Andata e Ritorno. Due secoli di migrazioni intellettuali, relazioni architettoniche e trasformazioni urbane*, Atti del Convegno Internazionale (Milano, 12 e 13 maggio 2015), a cura di Giovanna D’Amia, Santarcangelo di Romagna (RN), Maggioli Editore, 2015

445 *Ferruccio Canali, Virgilio Galati, Bina Anna Godino*

Il complesso turistico “Laghi di Sibari” di Gino Valle a Cassano Jonico (Cosenza): un ‘pezzo di Triveneto’ in Calabria dalla fama alla difficile infrastrutturazione

DALLE PAGINE DELLA RIVISTA «URBANISTICA»: GUSTAVO GIOVANNONI E I «SUOI» PER L'URBANISTICA DELLA VILLEGGIATURA E DEL TURISMO

**La Pianificazione urbanistica per la Villeggiatura e per il Turismo:
il «Piano regolatore» di città, la valorizzazione «dei piccoli centri»
e le questioni turistiche «dal «Piano regionale» ... al «Piano territoriale»» (1932-1943)**

Ferruccio Canali

ABSTRACT *Il contributo della rivista «Urbanistica» tra il 1932 e il 1943 alla riflessione o alla segnalazione di problemi e casi paradigmatici riferiti al rapporto tra Urbanistica, Villeggiatura e Turismo è stato davvero rilevante, non solo per la caratura dei personaggi coinvolti (a partire da Gustavo Giovannoni), ma anche per l'approfondimento delle tematiche; tematiche, che dal dibattito sul livello e la gerarchia dei Piani («Piano regionale», «territoriale» o «paesistico» per «Centri di Cura, Turismo e Soggiorno») giungevano fino all'analisi del «Piano regolatore generale» comunale specie per le località più rinomate (Cortina d'Ampezzo, Rimini, Viareggio ... senza pensare a Roma, Firenze, Venezia, Napoli, Palermo), ma senza dimenticare anche la Pianificazione di centri minori (senza Piano) o di porzioni di abitati se non addirittura di infrastrutture (strade, stabilimenti etc). Una riflessione dunque che, dal punto di vista tecnico e scientifico, ha contribuito profondamente a rinnovare il panorama disciplinare proprio perché incentrata su un aspetto fondamentale per l'Italia - quello del Turismo - tra necessità dell'«industria turistica» ma anche in vista di valori di «Bellezza» e di identità nazionale.*

The contribution of the journal «Urbanistica» (1932-1943) to reflection or to report problems and paradigmatic cases referred to the relationship between Urban Planning and Tourism, was really important, not only for the caliber of the Scholars involved (f.e. Gustavo Giovannoni), but also for the deepening of the scientific subjects; issues, that the debate on the level and the Plans hierarchy (among «regional plan», «territorial Plan» or «Landscape Plan» for «Centers of medical care or Tourism») came up to the analysis of the «Municipal General Plan» especially for the most famous touristic cities (Cortina d'Ampezzo, Rimini, Viareggio ... excepted Rome, Florence, Venice, Naples, Palermo), but also without forgetting the smaller towns Planning (centres without a Piano) or inhabited portions of them even if infrastructure (roads, factories etc). It was a reflection, from a technical and scientific point of view, that has contributed profoundly to renew the academic subject because focusing on a important aspect for Italy - that of Tourism - between necessity of 'tourist industry', but also for values of «Beauty» and national Identity.

Tra il 1933 e il 1942 sulle pagine della rivista «Urbanistica», poi divenuta organo dell'«Istituto Nazionale di Urbanistica» e fortemente legata alle riflessioni di

Gustavo Giovannoni («maestro della Disciplina»¹), si attuava un'attenta riflessione, tra gli altri temi, anche in merito alla Villeggiatura e al Turismo², a

PEER REVIEW: VIRGILIO C. GALATI E GIULIO GIOVANNONI PER CLEAR PEER REVIEW; LETTORE ANONIMO PER BLIND PEER REVIEW.

Il presente saggio si articola nei seguenti paragrafi: 1. *Urbanistica e Turismo tra Alberto Calza Bini e Gustavo Giovannoni. La riflessione teorica generale e i livelli della Pianificazione: dal «Piano regionale» ai «Piani territoriali» e «Piani paesistici»: «il Piano «territoriale» ... invece dell'espressione più equivoca di Piano «regionale»»; 1.1. Il «tentativo» della Pianificazione turistica della «zona vasta» comunale: il «Piano regolatore generale comunale» con valore territoriale; 1.2. Un «Piano territoriale» singolare: il «Piano paesistico (paesaggistico)»; 1.3. L'esperimento del «Piano particolareggiato» turistico per il «Piano territoriale»: Il Piano dei BBP (R) per l'isola d'Elba; 1.4. Prospettive dello sviluppo turistico dell'Italia meridionale alla luce di un «Piano territoriale» con possibile valenza «regionale»: il «caso» urbanistico della Sicilia e quello della Puglia; 2. I casi stranieri: esempi da recepire e da adattare al contesto italiano; 3. Villeggiatura e Turismo nei Piani Regolatori delle città italiane, «stazioni di cura e di soggiorno»; 3.1. Il nuovo Piano regolatore di Rimini, «il più importante centro balneare dell'Adriatico e forse di tutta Italia», e lo sviluppo delle frazioni del litorale; 3.2. Piani regolatori comunali per centri di Soggiorno e Turismo «minori»; 3.3. Il caso dei piccoli Comuni turistici di montagna e dell'impossibilità di avere un Piano regolatore; 3.4. I «borghi festivi» ovvero la speranza di una casa di campagna e di una Villeggiatura per gli operai (1939); 4. Attrezzature speciali per la fruizione turistica delle stazioni di cura, soggiorno e turismo; 4.1. Nuovi collegamenti e il traffico turistico: autostrade italiane, strade di montagna, strade Litoranee; 4.2. Bagni e infrastrutture balneari; 4.3. Il moderno «modo di abitare» nei centri di soggiorno e turismo montano*

1 Tra le altre notazioni: REDAZ. (V.CIVICO), *Conoscere e comprendere l'Urbanistica ...*, «Urbanistica», 4, luglio-agosto, 1935, p.292: «dopo l'opera isolata, ma di altissima importanza, di pochi pionieri dell'Urbanistica nostra, primo tra tutti Gustavo Giovannoni ... che ci ha dato, col suo volume «Vecchie città ed edilizia nuova» la trattazione completa, vasta, profonda della materia urbanistica; ha indicato agli Italiani, e non ad essi soltanto, la via giusta da seguire, le mete da raggiungere». Si ricordi che la «Prefazione» al volume di GIOVANNONI (*Vecchie città ed edilizia nuova*, Torino, 1931) era di Alberto Calza Bini.

prescindere dall'attenzione per città di primo piano (come Roma, Firenze, Venezia, Napoli, Palermo ...) che associavano la propria 'tradizionale' vocazione turistica a 'destinazioni' ben più complesse (e delle quali, infatti, nel presente studio non si dà conto). Quella riferita alla Villeggiatura e al Turismo non costituiva 'sezione disciplinare' autonoma rispetto all'Urbanistica, quanto, piuttosto, un importante 'aspetto disciplinare' di orientamento che veniva suggerito anche dall'analisi di diversi esempi stranieri oltre che italiani (a ribadire l'estremo aggiornamento internazionale dei Redattori della rivista³);

ma certo è che, ad una 'lettura incrociata' di quegli stimoli presenti sulla rivista e dispersi tra articoli, segnalazioni, recensioni (dei quali fino ad oggi è mancato un catalogo sistematico), ne nasceva un approccio ai temi del Turismo e della Villeggiatura, intesi dal punto di vista dell'Urbanistica, estremamente razionale ed innovativo, oltre che sostanziale per una 'materia scientifica' che era ancora in cerca di un proprio 'statuto disciplinare'⁴.

Per questo, non tutto era chiaro fin dall'inizio della fondazione della testata (1932), certo. La riflessione si veniva ad approfondire dal 1932 al 1942 nell'ar-

2 Negli ultimi anni la Storiografia si è occupata di tematiche riferite all'Architettura e all'Urbanistica in relazione alla Villeggiatura e al Turismo, soprattutto in relazione allo sviluppo dei singoli centri balneari (Lignano, Grado, il Lido di Venezia, Cervia, Cesenatico, San Benedetto del Tronto, Mondello, Sorrento, Ostia, Viareggio, Forte dei Marmi, Sanremo ...) e in qualche caso anche termali e montani. Sono stati privilegiati gli studi tipologici specie sulle Colonie di vacanza (*Architettura per le Colonie di Vacanza. Esperienze europee*, Atti del Convegno, a cura di V. Balducci, Firenze, 2005; *Architecture of the Holiday Camps. History and perspectives*, a cura di V. Balducci e S. Bica, Timisoara, 2007; E. MUCELLI, *Colonie di vacanze italiane degli anni Trenta ...*, Firenze, 2009), sui Lungomare (*Passeggiate lungo molti mari*, a cura di M. Massa, Firenze, 2006) o riferiti a singoli aspetti, specie in relazione al primo periodo di impianto dei vari complessi (si vedano i saggi editi nei vari volumi degli «Annali del Turismo», usciti dal 2000 in genere a cura di Annunziata Berrino). Una riflessione sulla teoria e soprattutto sull'organizzazione che il Turismo ebbe, corporativisticamente, in Italia durante il Regime fascista non è stata affrontata sistematicamente (vi sono stati, almeno, studi locali, ma soprattutto si segnalano, per le letture «ideologiche» oltre che per l'estensione territoriale pur senza considerare in toto gli aspetti urbanistici: B. McLAREN, *Architecture and Tourism in Italian Colonial Lybia: a bivalent Modernism*, «Journal of Middle East Studies», 39, 2004 poi Seattle, 2006; S.M. HOM, *Empires of Tourism: travel and rhetoric in Italian Colonial Lybia and Albania*, «Journal of Tourism History», 4, 2012, pp.281-300), specie dal punto di vista della riflessione disciplinare (mentre sui singoli casi segnalati dalle riviste si distingue A. BERRINO, *Il Turismo italiano dalle pagine del "Turismo d'Italia" [1927-1943]* in *Per una Storia del Turismo nel Mezzogiorno d'Italia. XIX-XX secolo*, «Annali del Turismo» 2, 2001, pp. 17-44. La testata sponsorizzata dal Regime intendeva 'arginare' le politiche 'private' del Touring Club Italiano). Da ultimo Gemma Belli ha accennato agli interventi, riferiti alla Villeggiatura e al Turismo, comparsi su «Urbanistica» - la 'palestra migliore per seguire il dibattito disciplinare specie dopo che, in aggiunta a Gustavano Giovannoni e ad Alberto Calza Bini nel 1938 entrò nel Comitato scientifico anche Marcello Piacentini - anche se considera «debole coinvolgimento degli Urbanisti italiani nei temi dell'organizzazione e della pianificazione delle località per le vacanze ... [A fronte] di vari articoli che illustrano località termali o balneari, numerosissime informazioni su bandi e incarichi, notizie della Redazione ... note relative ai provvedimenti legislativi ... sono appena due gli articoli [nella rivista] che provano ad affrontare da un punto di vista teorico progettuale la forma degli insediamenti per i turisti: uno di PIETRO CATALANO (*Il problema dei luoghi di Soggiorno e Cura in Puglia*, «Urbanistica», 5, settembre-ottobre, 1939, pp.292-294.) e l'altro di SCIPIONE TADOLINI (*Urbanistica e organizzazione dei centri turistici di alta montagna*, «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1942, pp.6-9)» in GEMMA BELLI, *Progettare la città per le vacanze in Italia tra teoria e pratiche (1900-1950)* in *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, Atti del Convegno (Madonna di Campiglio, 2009), a cura di F. Mangone, G. Belli e M.G. Tampieri, Milano, 2015, pp.22-23.

3 La Redazione di «Urbanistica» vedeva negli anni la presenza degli Autori di Recensioni e puntualizzazioni: da Vincenzo Civico ad Annibale e Giorgio Rigotti, ad Armando Melis; quindi Maurizio De Rege, Sandro Melli, Giovanni Valvassori e Alberto Cian.

4 Il dibattito si era articolato a partire dalle riflessioni presentate da Alberto Calza Bini al "Congresso di Studi Romani" (1928), poi al XII° Congresso dell'International Federation of Housing and Town Planning" tenutosi a Roma nel 1929, e infine attraverso la nascita dell'Istituto Nazionale di Urbanistica nel 1930: prevaleva, a livello istituzionale sotto il coordinamento Calza Bini/Giovannoni/Piacentini, la figura dell'"Architetto-urbanista" di matrice giovannoniana, ovvero dell'"Architetto integrale" anche nella discussione delle questioni urbane, rispetto alla figura dell'"Ingegnere-urbanista" (un tecnico 'puro' con sole competenze e soluzioni quantitative) o anche rispetto ad approcci, come quello del torinese Silvio Ardy, che puntavano, invece ad una figura di Urbanista quale funzionario amministrativo dalle competenze complesse e articolate (per questo l'assenza di Ardy dai Comitati di «Urbanistica» e la semplice segnalazione nelle "Bibliografie generali" di un suo importante contributo: S. ARDY, *Urbanistica e Turismo* in "Rivista delle Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo", aprile, 1937, «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1937, p.187). Per gli orientamenti della rivista: ARMANDO MELIS DE VILLA, *Presentazione dell'Istituto Nazionale di Urbanistica*, «Urbanistica» (ancora "Bollettino della Sezione Regionale Piemontese dell'Istituto Nazionale di Urbanistica"), I, 1, 1932, pp. 1-3; ALBERTO CALZA BINI, *Prefazione* a Gustavo Giovannoni, *Vecchie città ed edilizia nuova*, Torino, 1931, p. V. Si veda: G. CRUCCI, *L'Urbanista negli anni '30: un tecnico per l'organizzazione del consenso*, in *Il Razionalismo e l'Architettura in Italia durante il Fascismo*, a cura di S. Danesi e L. Patetta, Milano, 1976, pp. 28-31; L. FALCO, *La rivista "Urbanistica" dalla fondazione al 1949*, «Urbanistica», 76-77, 1984, pp. 6-27; P. NICOLOSO, *Competenze e conflittualità nelle prime proposte sulla figura del tecnico Urbanista*, «Urbanistica», 86, 1987, pp. 38-41 (anche in *Città immaginata e città costruita*, a cura di C. Bianchetti, Milano, 1992, pp. 149-159); G. CRUCCI, *Gli Architetti e il Fascismo. Architettura e città (1922-1944)*, Torino, 1989, p.12; G. ZUCCONI, *La città contesa*, Milano, 1989; F. VENTURA, *L'istituzione dell'Urbanistica. Gli esordi italiani*, Firenze, 1999; S. ADORNO, *Urbanistica fascista. Tecnici e Professionisti tra Storiografia e Storia disciplinare*, «Contemporanea», VI, 1, 2001, pp. 135-153; F. BOTTINI, *Dalla periferia al centro: idee per la città e la city*, in *Storia dell'architettura italiana. Il primo Novecento*, a cura di G. Ciucci e G. Muratore, Milano, 2004, pp. 146-171; F. GIRARDI, *Storia dell'INU. Settant'anni di Urbanistica italiana 1930-2000*, Roma, 2008.

5 GIUSEPPE BORRELLI DE ANDREIS, rubrica di *Diritto Urbanistico. Legislazione*, «Urbanistica», 5, settembre-ottobre, 1938,

co di poco più di 10 anni, complessificando i dettati della Disciplina e soprattutto confrontandosi con una organizzazione pianificatoria che, specie in uno Stato totalitario, richiedeva strumenti e previsioni ben scandite. Così,

1. Non mancava la riflessione sulla gerarchia 'di area vasta' dei Piani urbanistici a partire dal "Piano regolatore nazionale" (massima attuazione del Corporativismo), per passare al "Piano territoriale" ("regionale", inteso come areale o provinciale) e quindi al "Piano paesistico" (del quale scriveva anche Giovannoni).

2. L'aggiornata sensibilità disciplinare espressa dai membri della Redazione della rivista individuava una serie di 'sotto-Piani' specialistici, più o meno attuativi o perlomeno tematici (ad esempio il "Piano Regolatore della Vegetazione Arborea", il "Piano delle Strade", il "Piano degli Insediamenti minori" ...) tra i quali figurava negli anni anche un vero e proprio "Piano della Villeggiatura", da intendersi come topograficamente limitato e coordinato dal "Piano Territoriale" ovvero da quello "Paesistico", ma comunque dotato di proprie finalità specifiche. Così, sulle pagine di «Urbanistica» venivano affrontati alcuni casi specifici di "Piani della Villeggiatura", valutati come Piani autonomi (quali il "Piano turistico dell'Isola d'Elba" dei BBPR); oppure coordinati (come il "Piano di valorizzazione turistica dell'Appennino Centrale"). E dalla filosofia che ispirava quegli strumenti fuoriuscivano le singole progettazioni – più o meno autonome - di assi, isolati o quartieri.

3. Lo strumento 'principe' che era chiamato comunque a coordinare le previsioni e a stimolare lo sviluppo dell'attività turistica e della Villeggiatura, doveva restare comunque il Piano Regolatore, specie quando si trattava di Piani per i singoli centri balneari (come nel Piano Regolatore di Rimini); o come nei Piani per le "Stazioni di Cura e Soggiorno", laddove il riconoscimento governativo come "Centro turistico" imponeva al singolo Comune la dotazione di un Piano Regolatore anche per ridotte estensioni insediative (come per Ortisei, Madonna di Campiglio o Cortina d'Ampezzo). E soprattutto dalle previsioni generali di questi strumenti potevano venir stimolate e indirizzate le peculiari singole progettazioni più o meno attuative e particolareggiate.

Numerose dunque e, soprattutto, attagliate su casistiche estremamente diverse e articolate, le riflessioni e le proposte che, sulle pagine della rivista, intendevano 'Pianificare la Villeggiatura', mantenendo un rapporto stretto con la riflessione urbanistica allora più aggiornata. La 'ricetta' non era preconstituita, ma si sarebbe sviluppata, diacronicamente, durante il decennio 1932-1943; i risultati sarebbero, però, stati minimi (non veniva varato il "Piano Regolatore Nazionale", pochi "Piani regionali" trovano attuazione e anche i "Piani regolatori" di località turistiche incontravano serie difficoltà) ma, soprattutto, le diversità di vedute – anche sulla base degli esempi stranieri – sarebbero restate spiccate. Al di là di tutto, però, la Disciplina ne trovava comunque un arricchimento tematico e un approfondimento scientifico di grande interesse.

Nel 1938 poi, compariva sulla rivista una nuova rubrica curata dall'avvocato Giuseppe Borrelli de Andreis – "*Diritto Urbanistico. Legislazione*," – all'interno della quale una sezione era espressamente dedicata ai "Luoghi di cura, soggiorno e turismo". Lo scopo era quello di rendere noti i vari provvedimenti legislativi che venivano emanati a favore dei centri come categoria specifica, oppure per le singole località. Veniva ad esempio riportata l'importante Legge dedicata alla "Sistemazione di compendi della Aziende patrimoniali del Demanio dello Stato" (Legge, 16 giugno 1938) riferita ai complessi termali di proprietà statale, con la previsione di espropri e di programmi di ampliamento,

«per la costruzione e l'ampliamento di edifici e stabilimenti termali ed industriali, l'ampliamento e la sistemazione della viabilità, dei parchi, dei giardini e dei vivai e le opere in genere di abbellimento e di esercizio destinate a favorire il movimento turistico ... [oltre alla] formazione di Piani di massima in corrispondenza delle opere, degli ampliamenti e delle sistemazioni»⁵.

Ma soprattutto figuravano i provvedimenti per i singoli centri, come per Lizzano in Belvedere (Bologna)⁶, per Ortisei (Bolzano)⁷, per il "Parco monumentale di Baia"⁸, contributi economici per Montecatini e Salsomaggiore⁹, per stazioni in Provincia di Parma, di Rieti e di Trento¹⁰; ancora veniva

Appendice, nr.98, pp.XXXVI-XXXVII.

6 Riconoscimento della stazione di soggiorno di Lizzano in Belvedere (Bologna) (Decreto ministeriale 25 febbraio 1938), «Urbanistica», settembre-ottobre, 1938, Diritto urbanistico, nr.99, p.XXXVII.

7 Decreto ministeriale 18 marzo 1938 di ampliamento della circoscrizione della stazione di soggiorno di Ortisei (Bolzano), «Urbanistica», settembre-ottobre, 1938, Diritto urbanistico, nr.101, p.XXXVIII.

8 Proroga del termine per l'espletamento dell'esproprio e dei primi lavori di sistemazione del Parco monumentale di Baia, «Urbanistica», settembre-ottobre, 1938, Diritto urbanistico, nr.102, p.XXXVIII.

9 Concessione di un contributo straordinario a favore dei Comuni di Montecatini Terme e di Salsomaggiore (Legge 11 aprile 1938), «Urbanistica», settembre-ottobre, 1938, Diritto urbanistico, nr.100, p.XXXVII.

10 Riconoscimenti di Stazioni e Cura e di Turismo ... delle frazioni di Sant'Andrea, Felegara e Roccalanzone del Comune di

segnalata la “Costituzione di un Ente autonomo per la valorizzazione dell’isola d’Ischia”¹¹ e il “Trasferimento al Demanio dello Stato del compendio termale di Chianciano”¹².

Con una visione, insomma, molto attenta e allargata ai molteplici aspetti del problema.

1. Urbanistica e Turismo tra Alberto Calza Bini e Gustavo Giovannoni. La riflessione teorica generale e i livelli della Pianificazione: dal “Piano regionale” ai “Piani territoriali” e “Piani paesistici”: «il Piano “territoriale” ... invece dell’espressione più equivoca di Piano “regionale”»

Nel 1940, dopo anni di studi e di ricerche, Armando Melis stilava un bilancio, seppur veloce e approssimativo, degli interessi che la Cultura urbanistica e in particolare la rivista «Urbanistica» avevano dedicata al delicato tema dello sviluppo del Turismo in Italia:

«L’Urbanistica italiana ha seguito questo interessantissimo movimento e col Convegno tenuto in Sicilia [da parte dell’INU nel 1938] e con gli studi e le proposte del Giovannoni, del Testa, del Reggiori e dello Zocca ... ha cercato di stabilire i lineamenti di un’azione organica, tendente all’aggiornamento delle disposizioni legislative e all’inquadramento del problema turistico nella concezione dei “Piani territoriali”»¹³.

In particolare, era stata la figura di Gustavo Giovannoni, vero e proprio ‘patron’ delle principali iniziative non solo ministeriali ma anche culturali e scientifiche, a stagliarsi nel panorama disciplinare complessivo.

La collaborazione tra i membri della Redazione di «Urbanistica» e Giovannoni – che con Alberto Calza

Bini e Virgilio Testa era stato tra i fondatori dell’“INU-Istituto Nazionale di Urbanistica” a Roma¹⁴ – aveva preso avvio già nel 1932 (quando la rivista era ancora il «Bollettino della Sezione regionale piemontese dell’Istituto Nazionale di Urbanistica») ma si apprestava a compiere il ‘salto’ nazionale, allorché l’Ingegnere romano pubblicava un suo contributo su “*Nuovi sviluppi dell’Urbanistica in Italia*”¹⁵. Un testo di ‘orientamento generale’ che serviva però a fornire un indirizzo tematico ad un gruppo che andava sempre più disciplinariamente strutturandosi (l’“INU-Istituto Nazionale di Urbanistica”); ma soprattutto un’apertura di credito verso una nuova testata disciplinare, che intendeva dedicarsi in maniera specialistica all’Urbanistica, comprendendone i vari contributi affrontati da punti di vista diversi. E così Giovannoni sottolineava come

“L’Urbanistica ... è il campo nuovo dell’Architettura ... ed ha per tema progressivamente la via, l’isolato, il quartiere, fino ad invadere tutta una città considerata come un vasta opera d’Arte, nel suo schema geometrico, nei suoi rapporti con l’ambiente naturale, nella conformazione dei centri e dei nodi maggiori ... Ma io affermo che in questi due temi, dell’Arte e della Storia, risiedono le principali caratteristiche particolari con cui l’Urbanistica si presenta in Italia in rispondenza alla nostra Civiltà, alle nostre abitudini di vita, alla nostra Tradizione”¹⁶.

Quell’orientamento, pur necessario, nel giro di pochi anni richiedeva una puntuale specificazione dei ‘modi’ e dei ‘livelli’; il che significava, per l’Urbanistica, la specificazione e la gerarchia degli ‘Strumenti di Piano’. Così, nel 1934, lo stesso Giovannoni veniva nuovamente invitato dalla Redazione di «Urbanistica» a compiere un breve *excursus* su

Medesano (Parma), parti del territorio del Comune di Rieti e il Comune di Rovereto (Trento) escluse le frazioni di Lizzana, Marco e Noriglio (Decreto ministeriale 9 luglio 1938), «Urbanistica», 1, gennaio-febbraio, 1939, Diritto urbanistico, nr.147.

11 Costituzione di un Ente autonomo per la valorizzazione dell’isola d’Ischia, «Urbanistica», 6, novembre-dicembre, 1939, Diritto urbanistico, nr.206, p.LXXVII.

12 Trasferimento al Demanio dello Stato del compendio termale di Chianciano, «Urbanistica», 2, marzo-aprile, 1941, Diritto urbanistico, nr.302, p.CXXXIII. In seguito, V.Civico, *Notiziario urbanistico. Chianciano. Il nuovo Piano regolatore generale della città*, ivi, 1, gennaio-febbraio, 1942, p.30: «il Ministero delle Finanze, vista la Legge 27 marzo 1940 n.556, con la quale è stato trasferito allo Stato il compendio termale di Chianciano, e considerata la necessità di addivenire alla formazione di un organico Piano generale per lo sviluppo a venire della grande stazione termale, ha costituito una speciale Commissione, con l’incarico di elaborare un “Piano generale di assetto del compendio termale”, tenendo pure conto delle esigenze urbanistiche, della viabilità, dell’igiene e della tutela delle Bellezze naturali. La Commissione è composta [tra gli altri] ... dall’arch. Mario Archi, libero professionista; ing. Mario Gai, membro effettivo dell’INU-Istituto Nazionale di Urbanistica; ing. Diego Corsani, Capo del Servizio Tecnico della Direzione Generale del Demanio come Segretario».

13 A.MELIS, Recensione a M.Zocca, *Aspetti urbanistici del Turismo nell’Appennino centrale*, in “L’Albergo in Italia”, 4, luglio-agosto, 1939, «Urbanistica», 6, novembre-dicembre, 1940, p.299. Il riferimento è soprattutto al “Raduno degli Urbanisti in Sicilia”, organizzato dall’“Istituto Nazionale di Urbanistica” nella primavera del 1938 (con relativi interventi di Giovannoni, Melis, etc.).

14 L.BESATI, *Contributi a una storia dell’INU (1930-1975)*, in INU, *Urbanisti italiani*, Roma, 1995.

15 G.GIOVANNONI, *Nuovi sviluppi dell’Urbanistica in Italia*, «Urbanistica», 6, 1932, pp.2-9. A ‘chiudere la parabola’ nel 1943, su «Urbanistica» veniva pubblicata *L’ultima lezione di Gustavo Giovannoni alla Scuola di Ingegneria*, ivi, 3, maggio-giugno, 1943, pp.21-22.

16 GIOVANNONI, *Nuovi sviluppi dell’Urbanistica* ..., cit., p.3.

“*L’Urbanistica italiana alle soglie dell’anno XII*”¹⁷. Questa volta l’attenzione del Professore si appuntava non su temi generali, ma sull’importanza, anzi sulla ormai necessità ineludibile, dell’adozione del «Piano regolatore generale comunale» quale strumento primo della Pianificazione urbanistica. Il passaggio era importante perché, all’interno di un dibattito italiano ed europeo che si era fatto complesso e che riguardava molti aspetti dell’Urbanistica, poneva il timone verso l’individuazione di una ‘gerarchia’ e di un livello tra gli strumenti pianificatori, che riguardava tutte le previsioni. Anche quelle turistiche.

Infatti, se la gerarchia dei Piani risultava ancora sfuggente (almeno fino a quando non veniva ufficializzata dalla Legislazione: il che si ebbe solo con la Legge Urbanistica n.1150 del 1942), la Cultura urbanistica nazionale sembrava però aver ormai aderito ad una visione sovra-comunale che puntava decisamente al “Piano regionale” ovvero “territoriale” (da intendersi, in genere, come sommatoria di più Comuni o al massimo comprensivo di un paio di Province¹⁸), quale strumento ‘intermedio’ (tra il Comune e un ventilato “Piano nazionale”) e che contemplasse anche i problemi legati allo sviluppo industriale turistico.

Gli esempi stranieri ormai non mancavano (in Inghilterra, Francia e Germania) e a quei casi valeva la pena di fare riferimento se non altro per cercare di emendarne gli errori e per mettere a punto orientamenti più efficaci, come sottolineava Virgilio Testa fin dal 1933 dalle pagine di «Urbanistica»¹⁹. Eppure una definizione univoca, non solo connessa alle gerarchie e ai livelli della Pianificazione ma anche in merito ai contenuti, restava complessa per l’estrema varietà delle casistiche. Ci provava ad avanzare alcune proposte di coordinamento, Fausto Natoli, già nel 1933, per il quale

«il “Piano regolatore regionale” è quello che riguarda un complesso geograficamente ed economicamente definitivo e comprendente più di una pubblica Amministrazione ... Una entità composta di più parti; suo scopo è il coordinamento delle singole necessità in vista di uno sviluppo complessivo ... e nel quadro di un superiore vantaggio di tutti»²⁰.

Al di là delle definizioni, Virgilio Testa richiedeva, piuttosto, che

«i limiti dell’estensione dei “Piani regionali” ... non debbano in nessun caso oltrepassare i confini della Provincia, sia perché questa rappresenta una entità territoriale basata sopra comunanza d’interessi e di tradizioni e sopra condizioni topografiche ed economiche che distinguono quasi sempre nettamente il territorio appartenente a circoscrizioni diverse, sia perché molto più difficile risulterebbe certamente la compilazione e l’attuazione del Piano quando dovesse procedere da organi dipendenti da Autorità amministrative di Province diverse ... I “Piani regolatori” dei singoli Comuni debbono costituire tante maglie del “Piano regionale” ... e i vari “Piani regionali” sono destinati a rappresentare il tessuto di un “Piano regolatore”, sia pure ideale, abbracciare tutto il territorio dello Stato»²¹.

In una tale visione, peraltro fatta propria dai Redattori di «Urbanistica», «i Piani regionali dovranno predisporre tutti i provvedimenti necessari per assicurare la sistemazione e lo sviluppo dei vari nuclei abitati» e, dunque, anche le previsioni di area vasta, legate al Turismo, venivano ad essere contemplate in veste programmatica. Testa poi auspicava che

«in quelle località in cui non esista un nucleo urba-

17 G. GIOVANNONI, *L’Urbanistica italiana alle soglie dell’anno XII (1934)*, «Urbanistica», gennaio-febbraio, 1934, pp. 3-9. L’intervento dell’Ingegnere romano veniva presentato sul numero come «la conferenza che il Professore ha tenuto al “Congresso della Società per il Progresso delle Scienze”. Abbiamo voluto iniziare la serie delle collaborazioni con queste pagine in cui si unisce felicemente un nome illustre ad un argomento che ... rappresenta sempre il presupposto basilare di quella attività culturale che è lo scopo essenziale della nostra Rivista».

18 Si ricordi che in tutta la concezione fascista dell’organizzazione dello Stato, riprendendo una idea liberale fondata sul ‘modello francese’, si fondava sulla Provincia, rigettando ogni relazione con la dimensione amministrativa della “Regione” (poi invece ripresa nella Costituzione repubblicana). Cfr. *Il Fascismo e le autonomie locali*, a cura di S. Fontana, Bologna, 1973; G. MELIS, *Storia dell’amministrazione italiana (1861-1993)*, Bologna, 1996; *Lo Stato fascista*, a cura di M. Pallà, Firenze, 2001; A. ACQUARONE, *L’organizzazione dello Stato totalitario (fascista)*, Torino, 2004 (1° ediz. 1965); S. CASSESE, *Lo Stato fascista*, Bologna, 2010. Sull’ambiguo rapporto del Fascismo con il Regionalismo (ripreso in chiave identitaria, ma rigettato dal punto di vista amministrativo): S. CAVAZZA, *Piccole patrie. Feste popolari tra Regione e Nazione durante il Fascismo*, Bologna, 1997.

19 V. TESTA, *Necessità dei “Piani regionali” e loro disciplina giuridica*, «Urbanistica», 3, 1933, pp. 73-89. Una tale “Necessità” fa sì che la questione del piano regionale, di quello territoriale e dei livelli della pianificazione in generale costituisca uno dei voti finali del Primo Congresso Nazionale di Urbanistica del 1937, all’interno del tema sui «Vantaggi economici del piano regolatore»: «Il 1° Congresso Nazionale di Urbanistica ... fa voti perché i vari piani regolatori siano inquadrati in una rete di piani regionali, i quali consentano di coordinare tra loro la sistemazione e lo sviluppo di centri abitati vicini, quale mezzo per il raggiungimento del massimo dei vantaggi economici conseguenti ad un razionale assetto urbanistico» (in INU, *Atti del I° Congresso Nazionale d’Urbanistica [Roma, Palazzo della Sapienza, 5-7 aprile 1937]*, Roma, 1937, 2° vol.).

20 F. NATOLI, *Piani Regolatori Regionali*, «Urbanistica», 6, novembre-dicembre, 1933, p. 201.

21 TESTA, *Necessità dei “Piani regionali”* ... cit., p. 87. Tra i casi recensiti da «Urbanistica» figurava degli ingegneri Orlandini e Quagli, *Un importante problema del Piano regionale torinese. Il raddoppio della strada statale n. 10 “Padana inferiore”*, «Urbanistica», 2, marzo-aprile, 1934, p. 83 («soltanto un buon Piano regolatore regionale può, con una buona sistemazione della rete stradale, assicurare il razionale sviluppo della Città principale e dei centri satelliti»).

no, che rappresenti il fulcro della vita della regione, ciò che può verificarsi ... in una regione litoranea o in un territorio affollato di stazioni climatiche ... è che la redazione del Piano regionale venisse demandata ad un organo tecnico regionale [oggi provinciale] ... perché gl'interessi eventualmente in contrasto dei vari Enti rappresentati farebbero degenerare ... il lavoro d'indagine ... facendo in ogni caso mancare quell'unità di vedute assolutamente indispensabile in così delicata materia».

Il dibattito nazionale e il confronto con le realtà straniere negli anni si stratificavano, specie dopo l'uscita, nel 1937, di un saggio pubblicato da Ernesto Nathan Rogers. L'Architetto aveva affrontato il problema della sistemazione dei centri balneari²² a seguito del previsto stanziamento di un miliardo di lire da parte dello Stato per l'industria alberghiera, anche in vista dell'Esposizione universale di Roma²³. Armando Melis non mancava, su «Urbanistica», di affrontare il tema del rapporto Villeggiatura/Urbanistica a partire dalla riflessione di Rogers e, quindi, di puntualizzarne gli aspetti più rilevanti:

«l'eccezionale sussidio decretato dal Regime per l'industria alberghiera dà motivo all'arch. Rogers di esaminare la situazione urbanistica dei nostri litorali. In un campo di incomparabili bellezze e di larghissime risorse per la Nazione, si è proceduto nel modo più imprevedibile ed inorganico, cosicché è quasi da temere che i nuovi mezzi finanziari messi a disposizione, accrescano il disordine e pregiudichino anche quelle zone che si potrebbero salvare»²⁴.

Il problema era infatti in gran parte di ordine paesaggistico:

«occorre ribadire che il concetto di Paesaggio non appartiene ai singoli (siano essi Enti o Privati), ma alla collettività; occorre che si proceda ad uno studio metodico dei nostri litorali raggruppandoli in "Zone urbanistiche", esaminando condizioni naturali, possibilità economiche, funzioni, tipo, ampiezza e gerarchia; occorre che si stabiliscano e si facciano fermissamente rispettare quei punti panoramici che definiscono l'aspetto caratteristico del paesaggio. Questa concezione unitaria, possibile anzi strettamente logica in regime corporativo, è urgente che sia intesa, promossa e seguita da tutti. In questa rinnovata disciplina, l'Architettura potrà ritrovare il suo carattere, eviterà le contaminazioni

(ahimé quanto numerose!) della presunzione e della vanità dei privati, collaborerà per ottenere i migliori risultati estetici ed economici con i mezzi più adeguati. Da tempo si parla di "Piani regionali", in tutti i congressi si fanno voti e si auspicano iniziative, ma pochissimo s'è fatto. Questo dei litorali italiani è un problema urgente e gravissimo: non sarà risolto finché sarà sottratto agli Urbanisti».

L'occasione per la segnalazione di quello che si configurava come un "Piano regionale" questa volta davvero sovracomunale, pur *sui generis*, era fornita dalla nuova pianificazione prevista per l'isola di Capri, per la quale, seppur composta da due Comuni (Capri e Anacapri), veniva redatto un unico strumento urbanistico. E, se non altro, una buona 'garanzia' era costituita dalla presenza nella Commissione preposta di Giovannoni:

«con recente provvedimento del ministro Bottai è stata nominata apposita "Commissione" con il preciso incarico di elaborare un completo progetto di sistemazione urbanistica e paesistica dell'incantevole isola di Capri, al fine di tutelarne e valorizzarne le incomparabili bellezze. La "Commissione" è presieduta dall'Accademico d'Italia S.E. Gustavo Giovannoni, e composta dal sen. Mario Lago, dal Sovrintendente all'Arte Medioevale e Moderna prof. Venè, e dall'arch. Civiletti della R. Soprintendenza. Segnaliamo con vivissimo compiacimento questo esemplare provvedimento del ministro Bottai, che tanta appassionata competenza rivolge ai problemi urbanistici d'Italia e ci auguriamo che esso possa essere presto seguito da altri, relativi ad altre zone e località, che attendono da tempo una sapiente ed accorta sistemazione»²⁵.

Ormai la necessità di una specifica 'gerarchia dei Piani' si era decisamente profilata e, in vista della "Legge urbanistica nazionale" che ormai non sarebbe a lungo tardata (n.1150 del 1942) ma che veniva già discussa da anni in vari "Disegni di legge" parlamentari, gli auspici concorrevano tutti alla messa a punto di una visione organica. In particolare, l'ambito turistico si mostrava al proposito particolarmente fecondo di possibilità e i casi si facevano, in breve, numerosi anche se non articolati, dato che si trattava di un 'tema vasto' che non coinvolgeva quasi mai un'unica realtà comunale.

Se la Legislazione corrente, dunque, restava 'difficile', le proposte si affastellavano e soprattutto

22 E.N. ROGERS, *Piani regolatori regionali per una sistemazione dei litorali*, «L'Albergo in Italia», 4, luglio-agosto 1937, pp. 214-221.

23 Poi anche il numero monografico sugli "Alberghi" di «Casabella Costruzioni», 125-126, maggio-giugno, 1938.

24 A. MELIS (Direttore di «Urbanistica»), Recensione a E. Nathan Rogers, *Piani regolatori regionali per una sistemazione dei litorali*, in «L'Albergo in Italia», 4, luglio-agosto 1937, pp. 214-221, «Urbanistica», 5, settembre-ottobre, 1937, p.359.

25 V. CIVICO, *Capri (Napoli). La "Commissione" per il Piano regolatore dell'isola*, «Urbanistica», 6, novembre-dicembre, 1937, p.438. Si veda sul Piano: M. TALAMONA, *Gustavo Giovannoni: il Piano Regolatore Paesistico dell'isola di Capri*, «Bollettino del Centro di Studi per la Storia dell'Architettura» (Roma), 1989, pp.112 e segg.

tentavano di rispondere ad esigenze locali come dell'“*Urbanistica turistica. Per un Piano regolatore della Valle di Macugnaga (Novara)*”²⁶.

Non si trattava, in quel caso, di un Piano regolatore comunale con valore territoriale, né di un “Piano paesistico”, quanto di un programma di previsione intercomunale legato ad una entità geografica univoca (la valle montana che conduceva al Monte Rosa), così che le previsioni pianificatorie potevano essere allargate ad un territorio esteso. Ma, soprattutto, si trattava di un caso che esulava da qualsiasi previsione della Legislazione, rendendo più evidente la necessità dell'istituzione del “Piano regolatore territoriale”:

«questo importante problema non è ancora risolto a causa soprattutto dell'attuale Legislazione urbanistica che autorizza ad avere un Piano regolatore soltanto i piccoli Comuni che siano dichiarati “Stazioni di cura e soggiorno” o che abbiano più di 10.000 abitanti».

Dunque, trattandosi di una serie di Comuni piccoli e senza alcun riconoscimento turistico ufficiale, non era possibile procedere alla redazione di un Piano regolatore comunale. Ma tutto ciò metteva in maggiore evidenza la necessità di operare contemporaneamente a scale e a gerarchie diverse. Se il Piano regolatore generale poteva ‘funzionare’ a scala comunale, nella zona vasta, invece, necessitava perlomeno un “Piano territoriale” (regionale), che disciplinasse anche le esigenze turistiche. Necessità che solo la “Legge

urbanistica” del 1942 avrebbe risolto e organizzato. I problemi erano complessi, ma il *clou* della riflessione teorica si attuava nel corso del “Raduno degli Urbanisti in Sicilia”, organizzato dall'“Istituto Nazionale di Urbanistica” nella primavera del 1938 con il tema specifico “*L'Urbanistica dei centri di Cura, Soggiorno e Turismo*”. Tutti i principali Urbanisti italiani del gran Gotha («vi era la direzione dell'“Istituto Nazionale di Urbanistica” al completo»²⁷), tra i quali anche Giovannoni e il presidente dell'INU Alberto Calza Bini, partecipavano al “Raduno”, che si articolava in sessioni a Palermo e a Catania²⁸. E toccava proprio a Calza Bini inquadrare la tematica generale, sottolineando come si trattasse di collocare il problema del Turismo in una dimensione «urbaniistica», cioè

«anteponendo il Pubblico al Privato, l'interesse della Collettività all'interesse individuale e mirando al decentramento delle grandi città, valorizzando e potenziando le capacità ricettive dei piccoli centri. Ed è appunto a questa importantissima funzione che si riallaccia il tema del Raduno»²⁹.

Il che in termini concreti non poteva che significare la redazione di un univoco strumento di programmazione (e pianificazione) nazionale per i temi del Turismo, limitando gli interessi privati (specie degli Albergatori) e ampliando l'orizzonte anche ai piccoli centri e non più solo alle grandi città ricettive (Firenze, Venezia, Roma).

26 S.MOLLI, Recensione a A. Daverio, *Per un Piano regolatore della valle di Macugnaga (Novara)*, in “Italia Giovane”, 22 ottobre 1938, «Urbanistica», 5, settembre-ottobre, 1938, pp.327-328.

27 Nel 1938, *Presidente* dell'INU era Alberto Calza Bini; *Segretario Generale*: Virgilio Testa. Della *Segreteria* erano parte Giuseppe Borrelli de Andreis, Vincenzo Civico, Plinio Marconi. Il *Comitato di Presidenza* era costituito da: Gustavo Giovannoni, Paolo Rossi de' Paoli, Cesare Albertini, Angelo Ugo Beretta, Eugenio Broccardi, Giuseppe Caffarelli, Gino Cipriani, Enrico Parisi, Cornelio Peregallo, Marcello Piacentini, Guido Vitali. L'anno precedente, nel 1937 figurava come *Presidente*, Alberto Calza Bini e come *Segretario Generale*, Virgilio Testa. Risultavano *Segretari*: Vincenzo Civico e Giuseppe Borrelli. Membri del *Comitato di Presidenza* erano Alberto Calza Bini, Virgilio Testa, Vincenzo Civico, Giuseppe Borrelli, Gustavo Giovannoni, Paolo Rossi de' Paoli. Significativo, dunque, nel 1938, l'ingresso di Marcello Piacentini all'interno degli Organi direttivi.

28 Istituto Nazionale di Urbanistica, *Programma del Raduno in Sicilia: «Mercoledì 25 maggio*, ritrovo a Napoli alla Stazione Marittima e imbarco ... *Giovedì, 26 maggio*. Ore 9.25, arrivo a Palermo. Ore 10.30: seduta dei Radunisti ... Ore 14.30: visita della città in torpedone con guida: Cattedrale, basilica di Monreale, Foro Italico, piazza Pretoria, teatro Massimo, Giardini, Mondello, monte Pellegrino, La Favorita, ecc. ... Ore 18.00: vermouth d'onore offerto dal Podestà nel Palazzo Municipale ... e poi serata speciale al teatro Massimo ... *Venerdì 27 maggio*: tempo libero per i Partecipanti ... (che potranno invece che restare a Palermo, partecipare alla gita facoltativa a Segesta e a Selinunte) ... Ore 21.49: arrivo a Catania e 23.21 arrivo a Siracusa ... *Sabato 28 maggio*. Ore 8.00: visita alla città in torpedone con guida: teatro Greco, teatro Romano, Latomie, Orecchio di Dioniso ... Ore 18.46: ritorno a Catania ... Ore 19.30: seduta dei Radunisti [poi alle 21.00, cena] ... *Domenica 29 maggio*. Ore 9.00-12.00: seduta conclusiva del Raduno ed Assemblea dei Soci dell'Istituto ... Ore 14.00-16.00: Visita della città con guida: castello Ursino, Università, via Crociferi (zona settecentesca), giardino Bellini ... Ore 18.00: the danzante offerto dall'Unione Professionisti e Artisti e dal Sindacato provinciale fascisti Ingegneri alle Grotte di Ulisse ... *Lunedì, 30 maggio*. Ore 8.00: partenza per l'escursione sull'Etna in torpedone ... Pomeriggio: arrivo a Taormina. Visita a piedi della città con guida ... Scioglimento della Comitativa». Ho trovato copia del *Programma* a Viareggio, Archivio del Centro Comunale Documentario Storico “Francesco Bergamin”. Fondo “Cartolario”, cart. “Cat.X,class.10, 6. ‘Piani regolatori’” (1937-1955). Il Comune di Viareggio era stato invitato a mandare un proprio rappresentante al Raduno siciliano.

29 G.RIGOTTI, “*Il Raduno degli Urbanisti in Sicilia*” [dedicato a] “*L'Urbanistica dei centri di cura, soggiorno e turismo*”, «Urbanistica», 4, luglio-agosto, 1938, pp.226-228 in part. p.226. Alberto Calza Bini, personaggio intellettuale e politico di primissimo piano (fu anche Deputato nel 1929, nel 1934 e nel 1939) tanto da venir ricordato come «l'architetto più importante d'Italia, come “peso politico”» (cfr. V. PERRONE, *Alberto Calza Bini*, in www.campaniarchitetti.org, consultato nel giugno 2016), era stato nel 1928 tra i coordinatori della Facoltà di Architettura di Napoli, dove ebbe importanti incarichi di Docenza e ricopri anche la carica di Preside, facendovi chiamare, tra gli altri, anche Luigi Piccinato e Roberto Pane (1935-1941: *Dall'Accademia alla Facoltà di Architettura di Napoli*, a cura di F. Mangone e R. Telese, Benevento, 2001, p.84); nel 1930 fu tra i fondatori dell'INU- Istituto Nazionale di Urbanistica” fino a diventarne il primo Presidente, dal 1930 al 1943; dal 1923 al 1936 aveva

Il “Raduno” si era subito mosso, però, intersecando il raggio d’interesse locale e quello nazionale. Infatti

«fra le numerosissime Relazioni ... possiamo fare una prima distinzione fra quelle interessanti direttamente i problemi della Sicilia; e quelle riguardanti problemi di altre regioni italiane».

Il ‘caso siciliano’ dal punto di vista programmatico, era particolarmente interessante, perché, vista la natura ‘isolana’ del contesto, si poteva fin da subito pensare ad un

«criterio urbanistico-regionale ... per coordinare le esigenze turistiche, che inquadrino e contemplino con razionale programma il sicuro divenire dell’Isola».

Infatti,

«come ebbe a notare giustamente l’on. Calza Bini, tutta la Sicilia rappresenta una vera, grande e unica “Stazione di soggiorno e di cura”, sia per la bellezza del suo cielo e del suo mare, che per la fertilità delle sue terre e l’operosità dei suoi abitanti».

Così,

«Palermo, Siracusa, Catania, Acireale, Noto, Etna e Taormina furono le tappe che fecero vedere e constatare ai radunisti l’importanza del tema proposto, d’importanza veramente nazionale in quanto i turisti e gli stranieri richiamati dalle bellezze siciliane devono attraversare tutta l’Italia, dando perciò un notevole movimento di ricchezza ed un forte contributo propagandistico»³⁰.

Le “Relazioni” lette al “Raduno”, oltre a quelle di argomento siciliano, toccavano i temi più vari, ma pur sempre connessi allo sviluppo del Turismo e al suo rapporto con l’Urbanistica:

«Il “Comitato Centrale Interministeriale di Protezione Antiaerea” ha presentato un’interessantissima relazione sui problemi della protezione antiaerea in rapporto soprattutto alla funzione dei luoghi di soggiorno

e turismo ai fini dello sfollamento delle grandi città ... Per le relazioni che non riguardano direttamente la Sicilia e che portano contributi per la soluzione di problemi riferiti ad altri centri di Cura e Soggiorno italiani, l’Amministrazione Pontificia della Casa di Loreto” fa rilevare, con ricchezza di dati e di particolari, come il movimento di pellegrini verso la chiesa di Loreto sia in questi ultimi anni aumentato a dismisura ... imponendo alla Casa dei problemi non certo facili a risolversi per la sistemazione, l’alloggiamento, il transito di una massa così imponente di fedeli».

Dal punto di vista delle situazioni regionali, gli argomenti erano stati vari, fornendo però la bussola di quali fossero allora i nodi tematici nel rapporto Urbanistica/Turismo:

«in parte legato alla casa di Loreto è il problema turistico delle Marche, che però ha molti altri centri di attrazione, che conviene convenientemente organizzare. Relazioni poi sui problemi turistici della Liguria; sulle stazioni climatiche della Provincia di Napoli; sul litorale adriatico e sul Piano regolatore di Ancona; sulla sistemazione di Bergamo; sul Piano di Sabaudia».

Dal punto di vista ‘tipologico’

«una particolare attenzione è stata rivolta alle stazioni idrotermali chiamandole così “minori”, per distinguerle da quelle “maggiori” e già statali. Un potenziamento ed un’organizzazione delle prime potrebbe risolvere il problema di dare all’Italia una rete di stazioni idrotermali di primissima importanza con il grande vantaggio che quando quelle maggiori dell’Italia settentrionale e centrale sono chiuse (durante la stagione invernale) potrebbero essere aperte quelle minori delle Province meridionali e della Sicilia»³¹.

In particolare, riguardo alle stazioni termali

«in una dotta Relazione, l’on Calza Bini ha presentato il problema urbanistico dell’isola d’Ischia e ha auspicato che a questa venga ridata una rinomanza degna delle sue singolarissime caratteristiche di pic-

anche avuto l’incarico di Segretario dell’Ordine Nazionale degli Architetti (A. CALZA BINI, *Calza Bini Alberto*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, Roma, vol.17, 1974, ad vocem). Considerato un mediatore, pur estremamente determinato e di polso, «dall’acuta intelligenza politica e dalle notevoli capacità organizzative» – ma si riteneva che fosse particolarmente vicino alle posizioni di Marcello Piacentini, anche se era stato Giovannoni a chiamarlo nel 1927 a insegnare nella Scuola di Architettura di Roma. Nel 1929 diveniva poi, d’un balzo, “Professore ordinario” grazie ad una Commissione di concorso composta da Giovannoni, Piacentini e Arnaldo Foschini, – svolse una importante attività professionale di ambito urbanistico partecipando ai lavori per la redazione del Piano regolatore di Roma (1931) e poi redigendo i Piani regolatori di Salerno (1936), di Taranto (1937), fino al Piano paesistico dell’isola di Ischia (1940), dopo aver partecipato con il figlio Giorgio al progetto e della realizzazione della nuova città di Guidonia (1937). Fu quindi uno dei massimi artefici della “Legge urbanistica” (n.1150) del 1942. Cfr. *L’archivio di Alberto Calza Bini*, a cura di R. Laera e C. Riccardi, «Urbanistica», 90, 1988; P. NICOLOSO, *Gli Architetti di Mussolini*, Milano, 1999, pp.18 e 119.

30 RIGOTTI, “*Il Raduno degli Urbanisti in Sicilia*”..., cit., p.226. Il tema, ma come semplice invito alla realizzazione dei dovuti Piani regolatori, era stato precedentemente accennato in G. PALANTINI, *Urbanistica di Centri di Cura, Soggiorno e Turismo*, «Urbanistica», 4, luglio-agosto, 1934, pp.264-265.

31 RIGOTTI, “*Il Raduno degli Urbanisti in Sicilia*”..., cit., p.228.

colo Paradiso terrestre».

Il “Raduno” lasciava presso i Tecnici italiani la consapevolezza della necessità di affrontare il problema turistico soprattutto in chiave urbanistica prima che architettonica e, così, progetti e proposte negli anni si moltiplicavano (mentre pochissime, se non nulle, restavano le realizzazioni).

Per l’Appennino centrale, e soprattutto per la zona dell’“Appennino laziale-abruzzese” su cui gravitava Roma, veniva messo a punto, nel 1939, un programma specifico con relativo “Piano territoriale”:

«la diffusione delle attività sportive legate alla montagna pareva, fino al periodo dell’anteguerra, che dovesse rimanere preclusa ai cittadini dell’Urbe o, più in generale, alla zona dell’Appennino centrale, per ragioni che, in definitiva, si riducono a scarsità di comunicazioni e a deficienza di attrezzature alberghiere. Da qualche anno la situazione è completamente cambiata ... così che l’affluenza di ingenti masse di pubblico alle zone sportive dell’Appennino Laziale-Abruzzese ha raggiunto un’imponenza paragonabile a quelle delle più celebrate stazioni alpine. Citiamo fra queste provvidenze: il miglioramento dei rifugi montani e dell’attrezzatura alberghiera di Scanno, Roccaraso, Rivisondoli, Pescasseroli, Pescocostanzo; l’istituzione del “Piano regolatore” del Terminillo; del “Parco Nazionale d’Abruzzo”; la creazione di nuove arterie, di funivie, di slittovie, il miglioramento dei servizi ferroviari ... Lo Zocca ... nel suo *Per un Piano di valorizzazione turistica dell’Appennino centrale*, “Rivista delle Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo”, 9, 1938 ... in questo nuovo studio, dopo aver esaminato la situazione viaria, l’attrezzatura alberghiera e i caratteri climatici e geografici, enuncia uno schema di “Piano territoriale dell’Appennino Laziale-Abruzzese”, distinguendo le varie zone e indicando le più importanti direttive per raggiungere un’adeguata attrezzatura della Viabilità, per colmare le deficienze e potenziale l’attrezzatura alberghiera e per raggiungere una ordinata e fiorente edilizia privata»³².

Dunque, nel nuovo schema progettuale che doveva caratterizzare i “Piani territoriali” venivano impiegate quelle stesse categorie dei “Piani comunali” funzionalisti, e cioè ‘Zonizzazione’ e attenzione per la “Viabilità”. E quello «schema» di Zocca, come sottolineava Armando Melis, non poteva non ‘fare scuola’.

Sempre nel 1939, i programmi di Pietro Catalano per la programmazione turistica dell’intera regio-

ne Puglia sembravano riprendere le parole lette da Calza Bini al “Raduno siciliano”, mostrando una decisa sterzata nel senso della complessificazione della gerarchia dei Piani: si avanzava la proposta di un “Piano regionale”, inteso qui come ‘pugliese’, cui si sarebbero dovuti sottoporre ulteriori “Piani territoriali”.

«Di grande interesse e di carattere squisitamente urbanistico si presenta per la Puglia lo studio della sistemazione dei luoghi di Soggiorno e di Cura; interessante, perché la Puglia è ricca di tali località e bisognosa per le ragioni intrinseche del suo clima e della sua natura di servirsene intensamente ... [Lo studio non può essere che] urbanistico perché il problema ... va affrontato e risolto da un punto di vista totalitario, comprendente provvedimenti che entrino in merito alla distribuzione e alla natura degli abitati, alla loro fabbricazione, alle linee di comunicazione, alla protezione delle zone monumentali e delle bellezze paesistiche ... ma è un’Urbanistica ... che deve trovare prima di tutto la sua concretizzazione nello studio e nella redazione di un “Piano regionale”, la cui necessità appare sin d’ora come assolutamente indispensabile»³³.

Quindi,

«nei “Piani territoriale” dovrebbe essere indicata con precisione che in essi si può ottenere la destinazione specifica di ogni singola località, i campi di sviluppo ad essa riservati, la delimitazione delle zone di rispetto; dovrebbero essere inoltre precisate le norme generali di fabbricazione riservate per ogni località, demandando ad una speciale Commissione la revisione dei progetti delle singole costruzioni ... E la bellezza potrebbe essere seriamente ed irrimediabilmente compromessa da costruzioni di qualsiasi genere ... A tal proposito la vigilanza più attenta dovrebbe essere esercitata anche per quanto riguarda la tinteggiatura non solo delle nuove case ma anche di quelle esistenti ... In tal modo, con questi “Piani territoriali” si verrebbe a regolarizzare e a disciplinare completamente l’assetto e lo sviluppo delle zone più interessanti della regione. Per realizzare questo schema di regolamentazione occorrerebbe primo di tutto un organo regionale che esaminasse, regolasse e distribuisse tutta la materia ... come sintesi dei vari Enti provinciali del Turismo, integrato da una adeguata rappresentanza di Tecnici urbanisti ... per la migliore soluzione di questo necessario problema di valorizzazione dei luoghi di soggiorno pugliesi»³⁴.

32 A. MELIS, Recensione a M. Zocca, *Aspetti urbanistici del Turismo nell’Appennino centrale*, in “L’Albergo in Italia”, 4, luglio-agosto, 1939, «Urbanistica», 6, novembre-dicembre, 1940, p.299. Per le soluzioni adottate da Scipione Tadolini al Terminillo: S. TADOLINI, *Urbanistica e organizzazione dei Centri turistici di alta montagna*, «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1942, p.9.

33 P. CATALANO, *Il problema dei luoghi di Soggiorno e Cura in Puglia*, «Urbanistica», 5, settembre-ottobre, 1939, pp.292-294.

34 CATALANO, *Il problema dei luoghi di Soggiorno e Cura in Puglia ...*, cit., pp.292-294.

Era una visione più allargata che dalla dimensione comunale, attraverso quella areale, quella provinciale e ora anche quella 'regionale' (in senso ora quasi topografico di antica *Regio* se non amministrativo), si spingeva, come proposta, fino alla dimensione nazionale. Il Turismo non era solo 'pretesto', ma opportunità, coagulando il tenore delle proposte e dei dibattiti. E quella che sembrava una 'vecchia posizione' contro cui si era battuto Testa («per i "Piani regionali"» ... è stata proposta dal prof. Testa una nuova denominazione di detti Piani in "Piani territoriali", liberandoli così da qualsiasi legame con circoscrizioni amministrative ormai sorpassate»³⁵), sembrava assumere valenze pianificatorie del tutto inusitate (che, non a caso, avrebbero assunto grande valore nel successivo Dopoguerra). Calza Bini sarebbe tornato, pur tangenzialmente, sul valore del "Piano territoriale" in relazione ai problemi del Turismo³⁶, ma era piuttosto Arnaldo Degli Innocenti che nel 1942, nell'imminenza dell'emanazione della nuova "Legge urbanistica", che faceva il punto sul conseguimento della Disciplina urbanistica anche in materia di Turismo:

«in sede di "Piano territoriale" [vanno previste] le colonie per i bambini e le località di soggiorno temporaneo (stazioni balneari, idrominerali, climatiche, turistiche). Queste ultime richiedono uno studio particolarissimo per la loro valorizzazione perché hanno, talvolta, importanza internazionale»³⁷

e, dunque, la previsione del tutto, non poteva essere certamente lasciata al solo "Piano regolatore comunale".

Lo stesso poteva dirsi per un "Piano territoriale" del tutto singolare, quello che veniva elaborato in tutta fretta per le tre Province (Zara, Sebenico e Spalato) della nuova Dalmazia italiana, conquistata dopo il 1941: il progetto della nuova "Strada litoranea", che aveva come proprio fulcro di interesse proprio il Turismo:

«tra le grandi opere pubbliche intraprese dal Regime per la rinascita della Dalmazia italiana e condotte avanti senza soste malgrado lo stato di guerra, una

delle più significative ed importanti è certamente la costruzione della "Litoranea", grande arteria destinata a collegare longitudinalmente le tre Province dalmate ... Essa avrà una grandissima importanza ai fini del sicuro sviluppo turistico di cui la Dalmazia beneficerà a Guerra finita»³⁸.

Le vicende belliche però avrebbero repentinamente interrotto l'«esperimento» territoriale.

1.1. Il 'tentativo' della Pianificazione turistica della 'zona vasta' comunale: il "Piano regolatore generale comunale" con valore territoriale

Le necessità di un coordinamento almeno territoriale dei problemi e dei bisogni connessi al Turismo si mostrava esigenza evidente nel corso degli anni Trenta, quando ogni settore della vita economica dello Stato veniva sottoposto ad una organizzazione di tipo dirigistica e «corporativa» (vocazionale per ogni centro). Non si avevano soluzioni certe e preconfezionate, per cui, sulla base di una concezione comunque lontana da ogni 'contrattazione democratica', anche Virgilio Testa, nel 1933, pensava che una soluzione fosse quella che l'iniziativa venisse assunta «dall'Amministrazione del Comune più importante della regione intorno al quale gravitano gli altri Comuni come satelliti»³⁹.

Ad esempio chiarificatore di una tale soluzione si poneva, tra le proposte più aggiornate, il nuovo "Piano regolatore di Rimini" che, nato per rispondere in special modo alle esigenze dello sviluppo turistico del noto centro balneare, esplicitamente adottava, nel 1934, una dimensione «regionale» (visto che Rimini poteva fare da 'traino' a tutta l'area balneare romagnola).

Se Rimini era infatti, «il più importante centro balneare dell'Adriatico e forse di tutta Italia»⁴⁰, l'occasione per tentare di passare da un "Piano regolatore generale" comunale alla dimensione "regionale" era unica e di primaria importanza:

«il magnifico litorale che si estende per oltre 45 km da Cattolica a Cervia, denso di una serie ininterrotta di centri balneari, fa capo quasi esclusivamente alla

35 RIGOTTI, *"Il Raduno degli Urbanisti in Sicilia"* ..., cit., p.228.

36 A.CALZA BINI, *Il "Piano territoriale" come strumento della Politica fascista del Disurbanamento*, «Urbanistica», 1, gennaio-febbraio, 1941, pp.3-4: «si affermerà il concetto nuovo dei "Piani territoriali" vero strumento di armonica disciplina. Un "Piano territoriale" che considera un determinato Comprensorio prevede anzitutto, con logica organicità, gli impianti adatti allo sfruttamento delle risorse ... tra le quali quelle turistiche».

37 A. DEGLI INNOCENTI, *I Piani territoriali nello spirito della nuova "Legge urbanistica"*, «Urbanistica», 2, marzo-aprile, 1942, p.13. E poco dopo, nell'imminenza dell'approvazione della Legge: REDAZ., *I Piani territoriali e la disciplina urbanistica unitaria della Nazione*, «Urbanistica», 4, luglio-agosto, 1942, p.3: «il "Piano regolatore territoriale" ... dovrà costituire l'ossatura fondamentale della Disciplina urbanistica della Nazione». Ma ancora il dibattito: V.CIVICO, *Piano territoriale uguale Piano regionale*, recensione a C.Albertini su "L'Ingegnere", gennaio, 1943, «Urbanistica», 2, marzo-aprile, 1943, p.21.

38 V.CIVICO, *Notiziario urbanistico. Una grande opera del "Piano territoriale" della Dalmazia: la "Litoranea"*, «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1942, p.23.

39 V.TESTA, *Necessità dei "Piani regionali" e loro disciplina giuridica*, «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1933, p.88.

40 V.CIVICO, *Rimini. Per la sistemazione ferroviaria*, «Urbanistica», 4, luglio-agosto, 1937, p.285.

città di Rimini che nella tipica funzione di centro di villeggiatura trova la ragione del suo sviluppo attuale futuro. Su questo litorale gravita poi una grandissima zona di terreno che comprende parecchie città di grande e media importanza»⁴¹;

laddove, in questo caso, si trattava addirittura di una dimensione sovra-provinciale perché si contemplavano previsioni, pur generali, sia per la Provincia di Forlì, sia per quella di Ravenna (ma l'unità in questo caso era data, appunto, dalla continuità geografica del Litorale romagnolo).

Il Piano della città di Rimini, secondo i Redattori, doveva dunque venir principalmente inserito all'interno di una visione «di Piano regionale», al centro del quale, in una progettazione di area vasta,

«i principali aspetti del “Piano regione” possono così riassumersi: 1) sistemazione della rete di grandi comunicazioni (ferroviarie, stradali, aeree) in modo da favorire il collegamento fra Rimini e tutti centri che vi fanno capo per il soggiorno balneare; 2) sistemazione della rete provinciale, in modo da favorire il più attivo collegamento e tutti gli scambi fra Rimini e i centri della sua zona d'influenza immediata; 3) sistemazione della zona interna con potenziamento dei centri di soggiorno collinare esistenti e creazione di nuovi; 4) sistemazione di tutto il litorale e coordinamento delle varie frazioni balneari esistenti, loro integrazione con nuovi nuclei, rapido ed efficiente collegamento di essi con Rimini»⁴².

Il “Piano regionale” era complesso, ma faceva intendere in che cosa potesse consistere un “Piano corporativo per il Turismo”, laddove la specializzazione e la vocazione – debitamente indirizzate – inducevano a considerare il Litorale romagnolo un grande sistema integrato, che attendeva l'opportuna Pianificazione territoriale ed urbanistica⁴³. A partire dalle strade per le quali gli Ingegneri-estensori del Piano prevedevano:

«per la Statale “Adriatica”: 1) una rettifica in corrispondenza di Cervia; 2) una tangenziale a Cesenatico; 3) una rettifica a Riccione»⁴⁴.

In mancanza di una Legge organica e complessiva,

si cercava di ‘piegare’ alle necessità migliori gli strumenti pianificatori in essere (nonostante anche il “Piano regolatore generale comunale” non fosse d'obbligo), ma è chiaro che non si trattava di una gerarchia di strumenti ben concertata e, soprattutto, univoca per tutte le realtà. Per il momento la previsione romagnola sembrava restare anch'essa lettera morta, ma la ‘strategia comunale’, in mancanza di una Legge di coordinamento nazionale, poteva fornire i propri vantaggi.

Come anche nel caso del nuovo Comune di Verbania, dove

«il Governo ha voluto unificare i due Comuni di Intra e di Pallanza creando il nuovo centro di Verbania ... In tal modo vengono potenziate le scarse possibilità di cui potevano disporre i due piccoli centri e creati i mezzi per la creazione di un grande centro turistico industriale ... attraverso la pronta realizzazione del Piano regolatore, strumento essenziale per assicurarsi l'ordinato e rapido sviluppo del nuovo centro urbano»⁴⁵.

1.2. Un “Piano territoriale” singolare: il “Piano paesistico (paesaggistico)”

Al “Raduno” siciliano dell'INU era stata messa a punto una riflessione che non si fondava solo sui valori economici, programmatori e industriali riferiti al Turismo, ma che, sempre in relazione al problema del ‘livello’ urbanistico della programmazione, poneva in rilievo i fondamenti stessi del fenomeno:

«viene rilevata ancora una volta l'importanza dei “Piani regionali” anche dal lato paesistico e turistico; è stata proposta dal prof. Testa una nuova denominazione di detti Piani in “Piani territoriali” ... Nello stesso tempo si è riaffermata la necessità di giungere a disposizioni di Legge che contemplino la realizzazione e l'attuazione dei “Piani paesistici” considerati non a sé stanti, ma come parte importante dei “Piani territoriali”, ai fini della disciplina di ogni loro aspetto, dalla zonizzazione ai trasporti, dalle bellezze naturali a quelle artistiche. E questo tema è stato anche trattato in un'ampia e chiara Relazione di S.E. Giovannoni»⁴⁶.

41 G. RIGOTTI, *Concorso per il Piano regolatore di Rimini. Il progetto vincitore: dott. ingg. Belli Alberto, Borgnino Rinaldo, Civico Vincenzo, Ortensi Dagoberto, Pucci Mario*, «Urbanistica», 2, marzo-aprile, 1935, pp.86 e segg.

42 RIGOTTI, *Concorso per il Piano regolatore di Rimini. Il progetto vincitore* ..., cit., p.86.

43 Non a caso: A. BELTRAMI, *L'unità della Riviera di Romagna e di San Marino*, «Rivista delle Stazioni di cura, soggiorno e turismo», 1937 segnalato in «Urbanistica», 6, novembre-dicembre, 1937, nr.10 p.432.

44 RIGOTTI, *Concorso per il Piano regolatore di Rimini. Il progetto vincitore* ..., 1935, cit., p.91. Pur senza alcun riferimento alla prevalente destinazione turistico-balneare del centro, Vincenzo CIVICO, nel suo “Notiziario urbanistico” (edito come *Cattolica*, «Urbanistica», 1, gennaio-febbraio, 1935, p.62) aveva ricordato le «Sistemazioni di Piano Regolatore a Cattolica. Sono in corso notevoli opere di carattere urbanistico, tra cui ricordiamo: 1) il prolungamento del viale Mazzini; 2) la sistemazione del piazzale della stazione; 3) la sistemazione della piazza XX Settembre».

45 V. CIVICO, *Notiziario urbanistico. Verbania*, «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1939, p.197.

46 RIGOTTI, “Il Raduno degli Urbanisti in Sicilia” ..., cit., p.228.

Dunque si avanzava la proposta di una diversa organizzazione dei livelli della pianificazione anche in riferimento ai problemi del Turismo, toccando il nodo della Bellezza e della Qualità.

Virgilio Testa riassumeva, a questo proposito, l'autorevole contributo di Gustavo Giovannoni dedicato, nello specifico, proprio ai "*Piani territoriali*", come una delle «questioni che pur aderivano in qualche modo al tema dell'assetto edilizio delle stazioni di Soggiorno e di Cura»⁴⁷. Il punto di partenza, più generale, era che "Piani regionali" fino ad allora auspicati sulla base anche degli esempi stranieri, divenissero "Piani territoriali"⁴⁸ all'interno dei quali comprendere opportuni "Piani paesistici" (nei quali contemplare zonizzazione dei trasporti, disciplina delle bellezze naturali e di quelle artistiche).

La "Relazione" di Giovannoni si era incentrata, soprattutto, sul problema del rapporto tra Piani regolatori e Tutela dei Monumenti e delle Bellezze naturali, facendo notare come

«nel campo della tutela delle Antichità e Belle Arti, così come in quello paesistico ... la Legislazione urbanistica attuale non consente la formazione di veri e propri "Piani paesaggistici" ... cioè non è possibile allo stato attuale della Legislazione parlare della possibilità di predisporre Piani regolatori al proposito ... Il "Raduno siciliano" ha considerato ... che la Tutela delle Bellezze panoramiche deve essere inserita fra gli scopi da raggiungere attraverso la formazione di quei Piani regolatori che fuori d'Italia hanno preso il nome di "Piani regionali" e che tendono alla disciplina integrale di zone più o meno vaste di territorio, avendo riguardo alla tutela del panorama, al miglioramento del traffico, all'impianto o perfezionamento dei servizi pubblici, alla zonizzazione, alla creazione di nuovi aggregati edilizi ecc.»⁴⁹.

Il Turismo si fondava sulla nozione 'di Bellezza' e, dunque, tutelare i valori storici e panoramici dei siti significava promuovere il Turismo stesso. Alla disciplina urbanistica toccava dunque, secondo Giovannoni e i 'suoi', l'arduo compito di pianificare ai vari livelli, tutti gli aspetti del problema.

Toccava, dunque, sempre a Giovannoni articolare meglio il suo pensiero e spiegare ai Lettori di «Urbanistica» l'importanza dei "*Piani regolatori paesistici*" già anticipati da Virgilio Testa sulla base delle parole che lo stesso Giovannoni aveva pronunciato al "Raduno" siciliano:

«quanto alla difesa delle bellezze panoramiche, è quasi impossibile la precisa definizione ... ma [la necessità di quella difesa si rende necessaria in vari casi, tra i quali] lo sviluppo ... di borgate di villeggiatura richiamate dalla ridente amenità dei luoghi ... E L'Urbanistica ha il vanto di aver seguito nella forma più decisa e concreta il modernissimo atteggiamento del Diritto di proprietà ... per cui l'interesse individuale è subordinato all'interesse collettivo; il *jus utendi et abutendi* è ormai limitato od addirittura escluso dagli ordinamenti di pubblica utilità»⁵⁰.

Naturalmente nel caso dei centri turistici tutto ciò assumeva un carattere particolare:

«tutto ciò è nei riguardi paesistici di particolare importanza nei Piani regolatori dei "Centri di soggiorno e di cura". Ivi la bellezza naturale, che richiama forestieri e villeggianti, non è soltanto un elemento ideale che eleva l'animo e lo conforta dal meccanico artificio della vita moderna, non è soltanto la maggior fonte di ispirazione del sentimento e dell'Arte, non è soltanto la immagine cara al sacro volto della Patria nostra, ma ha un sicuro valore commerciale».

47 V. TESTA, [La Relazione di Gustavo Giovannoni], "Piani territoriali" [... e "Piani regolatori paesistici". I voti del "Raduno degli Urbanisti in Sicilia" dedicato a "L'Urbanistica dei centri di cura, soggiorno e turismo"], «Urbanistica», 4, luglio-agosto, 1938, pp.229-230.

48 TESTA, [La Relazione di Gustavo Giovannoni], "Piani territoriali" ..., cit.: «il "Raduno" – e questo è uno dei voti più importanti approvati a Catania – ha considerato che il nome di "Piano regionale" non può essere accettato dagli Urbanisti italiani per due ragioni essenziali: anzitutto perché l'aggettivo "regionale" rende a suscitare ricordi di antiche divisioni politiche ... in secondo luogo perché la parola "regionale" fa pensare a Piani regolatori i quali abbracciano zone di territorio comprendenti varie circoscrizioni municipali, mentre può sussistere la necessità di Piani che si estendano oltre la zona di un determinato aggregato edilizio e quella del suo possibile ampliamento, per abbracciare un territorio agricolo o industriale abbastanza vasto, ma che non varca i confini del territorio comunale ... e per zone non destinate esclusivamente alla costruzione» (l'estensione da dare al "Piano territoriale" era ancora abbastanza confusa, poiché la Legislazione con la Legge 25 giugno 1865 fissava solo "Piani regolatori edilizi e di ampliamento" «per l'assetto e lo sviluppo di un determinato aggregato edilizio», mentre per altri strumenti non era ancora chiaro il livello: se sovra-urbano o invece sotto-urbano). Per il dibattito su "Piano territoriale" e "Piano regionale", ancora all'indomani dell'uscita della "Legge Urbanistica" – Legge 1150 del 1942 che prevedeva, agli artt. 5 e 6, appunto il "Piano Territoriale di Coordinamento" come Piano di livello sovracomunale, recependo le indicazioni più 'estensive' precedenti - si veda anche: V. TESTA, *Piani territoriali e Piani regionali*, «L'Ingegnere», 4, 1943; V. CIVICO, *Piano territoriale uguale Piano regionale*, «Urbanistica», 2, 1943; C. ALBERTINI, *Piani territoriali e Piani regionali*, «L'Ingegnere», 2, 1943.

49 TESTA, [La Relazione di Gustavo Giovannoni], "Piani territoriali" ..., cit.

50 G. GIOVANNONI, *Piani regolatori paesistici*, «Urbanistica», 5, settembre-ottobre, 1938, pp.276 e segg. La Redazione anteponeva al saggio di Giovannoni (presentato in Sicilia) la nota: «riprendiamo l'argomento dei Piani territoriali svolto nel numero di luglio-agosto con l'articolo di Virgilio Testa con questa "Relazione di S.E. Gustavo Giovannoni ... poiché è appunto attraverso l'imposizione del concetto di Piano "territoriale" (come felicemente, dall'ultimo raduno di Sicilia si propone di dire invece dell'espressione più equivoca di Piano "regionale") che possono venir tutelate le bellezze panoramiche o più sinteticamente gli interessi paesistici».

Evidentemente Giovannoni aveva una visione delle 'motivazioni' per il Turismo e la Villeggiatura a dir poco romantica (fatta cioè di Bellezza e di godimento di essa) piuttosto che connessa al divertimento o anche solo al *relax*, pur con il sicuro «valore commerciale». Ma certo è che

«se il promontorio di Portofino o l'isola di Capri o la riviera di Amalfi si infittissero di alte e informi costruzioni, senza norma né limite ... il pubblico diserterebbe i luoghi che avessero così perduto ogni attrattiva»⁵¹.

Dunque, riferito a se stesso, Giovannoni sottolineava che

«chi scrive queste note ha da molti anni sostenuto la necessità di un tempestivo, oculato lavoro di previsione e di notifica, con la redazione, nelle regioni di alta importanza, di un vero e proprio "Piano regolatore paesistico", che disciplini la conservazione o la mutazione e, valutando e bilanciando le opposte esigenze, stabilisca una zonizzazione ed un "Regolamento edilizio" schematico, in modo analogo a quello che si fa nei Piani regolatori delle città»⁵².

I rischi di una sorta di «meccanizzazione e artificiosità della nuova forma del paesaggio futuro» e dei processi creativi (contro «il carattere naturale e spontaneo quasi mimetico») erano forti; era dunque necessario richiedere

«norme e remore ... le quali non dovranno comunque essere troppo rigide ed escludere una elasticità di applicazioni. La regola potrà avere le sue eccezioni: ma soltanto ad esse potrà limitarsi la norma del 'caso per caso'. C'erano poi alcuni casi che Giovannoni ricordava che potevano essere assunti o come primi tentativi (come il "Piano della zona marina e collinosa d'Albaro a levante di Genova", «ma il risultato non poté dirsi completo»); se non addirittura come «esempi-tipo» (come nel caso del "Piano di Monte Calvo e della nuova via dei Laghi nella regione laziale" dell'architetto-soprintendente Terenzio), oltre agli «esempi in atto quali quelli attinenti alla «Via Appia ... il grande belvedere del mondo antico» redatto dall'architetto Plinio Marconi; e "Il Piano dell'isola di Capri", «la gemma del Tirreno, Piano studia-

to dal soprintendente Vené e dall'arch. Civilotti»⁵³. La Legge n.1497 del 1939 sulla "Protezione delle Bellezze naturali"⁵⁴ avrebbe fornito, pur indirettamente un ulteriore strumento per prevedere dei Piani territoriali, che, tangenzialmente rispetto alla Disciplina urbanistica, nascevano da provvedimenti di Tutela e, come aveva voluto Giovannoni (tra i massimi promotori della Legge stessa), contemplassero il "Piano paesistico".

Dopotutto i "Piani territoriali" che avevano concreta attuazione erano decisamente pochi, nonostante il dibattito e le varie prese di posizione scientifiche e culturali. Risultava dunque di particolare importanza l'annuncio del "*Piano regolatore di Ischia*"⁵⁵, progetto che era stato anticipato nel 1938 al "Raduno degli Urbanisti" in Sicilia

«in una dotta Relazione, dall'on Calza, che Bini ha presentato il problema urbanistico dell'isola d'Ischia e ha auspicato che a questa venga ridata una rinomina degna delle sue singolarissime caratteristiche di piccolo Paradiso terrestre»⁵⁶.

Così

«è stato costituito di recente l'Ente Autonomo per la Valorizzazione dell'isola d'Ischia»: in questi giorni si è riunito il "Consiglio di Amministrazione" dell'Ente per l'esame del progetto di "Piano regolatore", affidato all'arch. Alberto Calza Bini ... e quello dell'Acquedotto affidato al prof. Placido Ruggero del Servizio idrografico presso l'Ispettorato Superiore del Genio Civile". L'arch. Calza Bini ha illustrato il progetto di "Piano regolatore" che costituisce un primo interessante esempio di "Piano territoriale", particolarmente importante soprattutto dal lato paesistico, ma che comprende tutti gli altri aspetti di attività, dalle strade all'edilizia, dalla destinazione di zona [Zonizzazione] ai servizi pubblici, di cui appunto l'acquedotto sarà uno dei fondamentali. Il Consiglio ha approvato entrambi i progetti e ha deciso di addivenire al più presto alla costruzione dell'acquedotto e quella di due impianti termali secondo le linee del Piano regolatore».

Si trattava di un "Piano regolatore" territoriale perché comprendeva l'estensione dei sei Comuni isola-

51 GIOVANNONI, *Piani regolatori paesistici* ..., cit., p.277.

52 GIOVANNONI, *Piani regolatori paesistici* ..., cit., p.278. Non si può non notare come i recenti "Piani paesaggistici" (ex decreto 42/2004 art.135 e 143-145, "Decreto Urbani") siano concettualmente il corrispettivo del giovannoniano "Piano regolatore paesistico" (da non confondere invece con il "Piano paesistico" ex "Legge Galasso" n.431 del 1985, strumento pianificatorio strettamente regionale. Si tratta di strumenti pianificatori entrambi di redazione regionale, ma con diversa estensione e coinvolgimento territoriale. *Mutatis mutandis*. Sottolineava Giovannoni, «un criterio organico investirà tutta una regione», laddove per «regione» si intendeva un'area e non la regione vera e propria (in qualità cioè di Ente pianificatorio).

53 GIOVANNONI, *Piani regolatori paesistici* ..., cit., pp.279-280. Anche: V. CIVICO, *La sistemazione urbanistica dei Castelli Romani*, «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1940, pp.154-155.

54 Legge 29 giugno 1939 n.1497, "Protezione delle Bellezze naturali" (pubblicata sulla "Gazzetta Ufficiale" del 14 ottobre 1939, n.241).

55 V.CIVICO, *Notiziario urbanistico. Ischia. Il Piano regolatore dell'isola*, «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1941, p.31.

56 RIGOTTI, "Il Raduno degli Urbanisti in Sicilia" ..., cit., p.228.

ni, che andavano serviti da infrastrutture connesse, ma la sua natura 'extra-urbanistica' seppur di deciso governo del territorio, veniva sottolineata da Vincenzo Civico, il Redattore capo di «Urbanistica», nel 1941 (la 'confusione', prima della "Legge urbanistica" del 1942 era ancora molta e, comunque, la 'Pianificazione parallela' tra Legge di Tutela e Legge Urbanistica sarebbe a lungo rimasta):

«la nuova Legge sulle "Bellezze naturali e sui Piani paesistici" comincia a dare i suoi frutti: dopo quello dell'isola d'Ischia e della "Zona Euganea"»⁵⁷.

Per la "Zona euganea" sempre Civico aveva annotato qualche mese prima

«ad iniziativa quanto mai opportuna dell'Ente Provinciale per il Turismo di Padova» è stato posto allo studio il progetto di un vasto e interessantissimo "Piano territoriale" per la valorizzazione e il potenziamento dell'intera zona termale euganea che comprende, oltre il centro principale di Abano terme e tutta la Zona euganea che va da Abano a Monselice, anche i centri di Montegrotto, Battaglia, Lospida e Arquà, su una superficie di oltre 40 chilometri quadrati. Il progetto e il Piano territoriale, già definito nei suoi aspetti tecnici e finanziari, è stato affidato, per la parte tecnica, all'arch. Gio Ponti e prevede tutte le possibilità di sfruttamento della zona, in modo da assicurare rapidamente ad essa attrezzatura di alberghi, vie di comunicazione e pubblici esercizi, quale è richiesta dall'importanza e dalla ricchezza delle sorgenti minerarie e dalla crescente affluenza di forestieri»⁵⁸.

Importante, per il Redattore capo era segnalare, in quel torno di tempo, anche un ulteriore Piano che era stato redatto, questa volta da una Soprintendenza:

«possiamo ora segnalare con soddisfazione il "Piano paesistico" della penisola di Sirmione, elaborato dalla Soprintendenza alle Arti della Lombardia, con l'opera del sovrintendente Gino Chierici. Molto opportunamente, grazie agli accordi intervenuti tra la Soprintendenza e il Podestà di Sirmione, il "Piano paesistico" comprende anche il "Piano regolatore" vero e proprio della cittadina. Il Piano, che è stato inoltrato alle superiori competenti Autorità per l'approvazione a Norma di Legge, prevede il divieto di qualsiasi nuova costruzione nella zona archeologica, che comprende tutta la parte alta della penisola, nonché sui margini orientali, settentrionali e occidentali allo scopo di garantire l'ampiezza e la bellezza della

visione panoramica. Il "Piano regolatore" contiene le disposizioni per l'integrità dell'antico borgo centrale di Sirmione, ricco di vestigia e di costruzioni delle epoche romana, degli Scaligeri e dei Visconti, e prevede per le nuove costruzioni, previo esame ed approvazione dei rispettivi progetti da parte dell'Autorità competente, tutta la zona che si estende dal limitare del grande viale Guglielmo Marconi fino alla frazione Colombara. Il Piano prevede anche la totale liberazione delle acque intorno alla penisola dai canneti, che ancora in alcune parti la stringono e danneggiano»⁵⁹.

Ormai non si capiva davvero più chi dovesse promuovere cosa (Podesteria, Soprintendenza, Ente del Turismo ...), quale fosse la gerarchia dei Piani (il "Piano regolatore" all'interno del "Piano territoriale paesistico") e a quale Ente si dovesse fare riferimento (Podesteria, Soprintendenza, Ministero dei Lavori Pubblici, Ministero dell'Educazione Nazionale ...). E il Piano sembrava orientarsi ad essere un «Piano regolatore e paesistico». La sua rilevanza nazionale veniva sottolineata, nuovamente, da Armando Melis nel 1942, riprendendo quanto pubblicato sulla «Rivista municipale di Napoli»:

«Nel progetto di "Piano paesistico" redatto dall'arch. Alberto Calza Bini ... l'isola è stata divisa in sei zone: una zona vincolata e non utilizzabile; una zona vastissima di rispetto; tre zone utilizzabili in proporzioni diverse; e zone già densamente costruite o dove dovranno sorgere i nuovi quartieri popolari. La zona non utilizzabile comprende, oltre al culmine di Monte Torrone, tutto il massiccio dell'isola approssimativamente al disopra delle quote 150-250 metri, lungo linee ben definite sino alla vetta del monte Pomeo. In queste zone si impedisce qualsiasi lottizzazione: si potranno soltanto costruire piccole case rustiche, le quali non alterino minimamente il paesaggio. L'altitudine di questa zona montuosa e bellissima e la natura impervia del terreno, rendono naturale la sua difesa ed è questa la ragione per cui si è voluto distinguerla dalle zone di rispetto.

In queste ultime è anche vietata la lottizzazione, ma è ammessa la costruzione su progetto dettagliato, da approvarsi dai competenti Uffici, in cui si dimostri non solo la perfetta aderenza al carattere del paesaggio, la consonanza dell'aspetto estetico edilizio, ma anche il rispetto del rapporto tra l'area occupata e quella libera. Altra ragione del rispetto è data, in qualche caso come la cavea del Monte Sant'Angelo, dalla natura franosa del terreno.

Le zone che potranno essere costruire sono general-

57 V.Civico, *Notiziario urbanistico. Sirmione. Il Piano regolatore e paesistico dell'intera penisola*, «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1941, pp.34-35.

58 V.Civico, *Notiziario urbanistico. Padova. Un "Piano territoriale turistico" per i centri di cura della Zona euganea*, «Urbanistica», 2, marzo-aprile, 1941, p.64.

59 V.Civico, *Notiziario urbanistico. Sirmione. Il Piano regolatore e paesistico dell'intera penisola*, «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1941, pp.34-35.

mente quelle attigue alle zone di rispetto o situate a valle di strade panoramiche: rapporto 1/50 tra la superficie coperta e la superficie libera. Per le zone situate a monte di strade panoramiche, e a forte pendenza, il rapporto passa a 1/30. Qualche area è anche prevista, nei pressi delle spiagge, per la costruzione di ville, o nei pressi degli abitati per la costruzione di piccole costruzioni o di casali per vigne.

Nelle zone dove la costruzione è già densa e in quelle dove dovranno sorgere quartieri popolari sono previsti rapporti e disposizioni per migliorare gradatamente lo stato presente.

Oltre a questo "Piano paesistico" che è uno dei primi, se non il primo che riceverà attuazione in Italia, sono in corso di studio altre provvidenze per la valorizzazione delle rinomate sorgenti idro-termo-minerali»⁶⁰.

Vicenzo Civico forniva poi notizia degli ultimi conseguimenti procedurali e dell'intervento di Giovannoni:

«Il progetto del Piano regolatore dell'isola ... è stato presentato al Ministero dell'Educazione Nazionale che lo ha sottoposto all'esame dell'apposita Commissione presieduta dall'accademico Giovannoni. La Commissione ha espresso parere favorevole e soltanto ha suggerito alcune modifiche relative all'altezza dei nuovi edifici previsti in varie zone dell'isola. La Commissione ha anche proposto che i singoli progetti debbano essere sempre approvati dalla Soprintendenza di Napoli, specialmente per ciò che riguarda il colore dei prospetti. Il Ministero ha approvato il progetto secondo le condizioni suggerite dalla Commissione. A seguito dell'approvazione del Piano regolatore verranno presto compiute importanti opere per la valorizzazione dell'isola d'Ischia. Sono fra l'altro in corso di studio lavori per la creazione di un parco nella zona di San Montano: il parco sarà circondato da una comodissima strada, mentre nelle sue adiacenze sorgeranno magnifici villini. Sulla sponda del mare, sempre nella zona di San Montano, sarà costruito un grande Stabilimento termale»⁶¹.

Così la Soprintendenza entrava a pieno titolo, e con specifiche funzioni, all'interno della procedura di approvazione. Un modello, da adottare in altri casi, non di poco conto.

Sempre nel 1942 era la volta del "Piano regolatore paesistico delle zone tra Recco e Rapallo presso Portofino" in Liguria:

«a seguito di disposizioni impartite dal Ministero dell'Educazione Nazionale è stato posto in elaborazione il progetto del "Piano regolatore paesistico" di tutta la zona vincolata del promontorio di Portofino a valle della via Aurelia, dall'abitato di Recco a quello di Rapallo. Il Piano, redatto dalla "Sovrintendenza ai Monumenti" in collaborazione con l'Ente autonomo del Monte di Portofino" è in corso di ultimazione. Al riguardo, la "Sovrintendenza ai Monumenti della Liguria", rilevato che si sono verificati in questi ultimi tempi numerosi e anormali cambiamenti di proprietà nella zona interessata dal Piano e che sono state diffuse notizie non controllabili sulla redazione del Piano stesso, ha opportunamente e tempestivamente comunicato che tale mercato di aree non influirà sulla Zonizzazione del Piano paesistico, per il quale sono state tenute presenti soprattutto ragioni di interesse pubblico in relazione al carattere eminentemente panoramico del territorio da tutelare; e che l'approvazione dei progetti di nuove costruzioni sarà concesso unicamente per quei casi che non si troveranno in contrasto con il Piano paesistico. La Sovrintendenza ha anche avvertito che chiunque acquisti i terreni nel territorio compreso nel Piano lo fa a suo completo rischio, dato che potrà verificarsi il caso che detti terreni debbano essere attraversati da strade o siano compresi in zone di rispetto e pertanto inedificabili»⁶².

Insomma, si profilava un rapporto con i Privati per nulla pacificato. Restava, prima del disastro bellico e le difficoltà anche per «Urbanistica», la segnalazione del "Piano paesistico del Circeo". La Redazione (ovvero Armando Melis) sottolineava come

«tra i pochi Piani paesistici elaborati in applicazione della nuova Legge 29 giugno 1939 n.1497 sulla "Protezione delle Bellezze naturali", quello per la valorizzazione del Circeo si presenta di particolare interesse date le singolari caratteristiche della zona. Lo studio fu intrapreso nel 1939 .. dall'ing. Pietro Cattalo e dall'arch. Enrico Tedeschi Beccaria. L'afflusso turistico al Circeo e la crescente richiesta di terreni a scopo edilizio resero necessario il Piano ... e le presenti condizioni di fatto rendono possibile la realizzazione del Piano senza bisogno di demolizioni o di mutamenti di alcun genere ... Il Piano è attualmente all'esame di una Commissione presso il Ministero dell'Educazione Nazionale ... per l'approvazione ... Il Circeo ha doti paesistiche d'eccezione, originate dalla primitiva asprezza e dalla suggestiva solitudine del luogo ... I progettisti hanno ritenuto di poter conservare tali pregi impostando il Piano su di una concezione nettamente anti-urbana, che esclude

60 A. MELIS, Recensione a *La valorizzazione d'Ischia. Il "Piano paesistico" dell'isola*, in "Rivista municipale di Napoli", agosto, 1941, pp. 165-167, «Urbanistica», 2, marzo-aprile, 1942, p.18.

61 V. CIVICO, *Notiziario urbanistico. Ischia, L'approvazione del Piano regolatore paesistico*, «Urbanistica», 2, marzo-aprile, 1942, p.22.

62 V. CIVICO, *Notiziario urbanistico. Portofino. Il "Piano regolatore paesistico" delle zone tra Recco e Rapallo*, «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1942, p.22.

gli agglomerati edilizi e limita le dimensioni degli edifici, per i più importanti dei quali è stata studiata, caso per caso, la forma, l'ubicazione più favorevoli ... volendo quasi imporre la naturalezza e la fluidità ... con uno studio che si appoggia sempre sui valori poetici della Natura. Si ha quindi un Piano paesistico nel senso più proprio della parola, in quanto non si limita a difendere le Bellezze naturali, ma imposta una complessa realizzazione urbanistica su elementi naturali paesistici e progetta nel quadro di essi. Di qui la novità di questo Piano che costituisce in certo qual modo un esempio a sé nell'insieme degli Studi urbanistici attuali»⁶³.

Come sottolineavano i Progettisti infatti

«solo la bonifica dell'Agro Pontino ha reso agevole l'accesso al Circeo, che ha così ricevuto un forte impulso turistico ... che si è limitato però alle pendici orientali del promontorio ... mentre le zone più dotate paesisticamente, quelle meridionali e occidentali, sono rimaste quasi del tutto inaccessibili ... Ed è proprio da tali condizioni di fatto che nascono i criteri fondamentali del Piano: da un lato dare la possibilità di accedere alla costa meridionale ed occidentale ... dall'altro conservare e proteggere le speciali caratteristiche rimaste sin'ora assolutamente intatte ... È stata dunque progettata una strada litoranea ... mentre gli edifici sono poco elevati dal terreno ... e sempre pochi alla volta ... Anche gli edifici più grandi sono stati situati dove è apparso opportuno sottolineare la configurazione del terreno o creare motivi di contrasto con elementi naturali»⁶⁴.

Insomma una '*Natura naturata*' che doveva sembrare sempre '*naturans*'.

1.3. *L'esperimento del "Piano particolareggiato" turistico per il "Piano territoriale": Il Piano dei BBP(R) per l'isola d'Elba*

Tra le ultime proposte di "Piano territoriale" c'era quello per l'Isola d'Elba che Aldo della Rocca, per la conformazione stessa, vedeva come Piano intercomunale con una precisa connotazione areale:

«al centro dell'Arcipelago toscano, l'isola d'Elba è collegata con la Penisola e con la Corsica: la sua posizione geografica le attribuisce un valore turistico eccezionale ... anche se non deve credersi che il problema dello studio di un "Piano territoriale" dell'Elba debba esaurirsi nella valorizzazione e nel

potenziamento delle risorse paesistiche, poiché l'isola presenta anche delle notevoli attività industriali e agricole ... C'è molto da fare ... per il problema della viabilità, che è imperniata quasi esclusivamente su arterie di collegamento tra Portoferraio ed i centri minori, trascurando il collegamento reciproco fra questi ultimi. Si impone quindi lo studio e la attuazione di un Piano di miglioramento e di integrazione, con la creazione di nuove arterie ... nonché ad assicurare la creazione di una grande arteria panoramica di circonvallazione dell'isola, arteria a carattere prevalentemente litoraneo ... Il vantaggio maggiore conseguente ad una integrale soluzione del problema della viabilità sarebbe costituito dall'apporto decisivo alla valorizzazione delle possibilità turistiche dell'isola ... che può diventare una delle migliori stazioni balneo-climatiche d'Italia»⁶⁵.

All'interno di quel Piano, 'esperimento' singolo era rappresentato da una proposta specifica destinata al Turismo. Il Gruppo milanese costituito dagli architetti G.L. Banfi, L.B. Belgiojoso ed E. Peresutti (il gruppo "BBPR", ma senza Ernesto Nathan Rogers che però aveva già fornito importanti indicazioni proprio sul tema alberghiero/turistico⁶⁶) procedeva, infatti, alla redazione di un "Piano turistico dell'isola d'Elba presentato alla VII^a Triennale di Milano". Il "Piano" nato

«con il preciso scopo di promuovere l'interesse pubblico per questa zona non ancora degnamente valorizzata dalle organizzazioni turistiche ... poiché si rimarrà stupiti da come ... una zona paragonabile per clima e risorse naturali a Capri e alle più celebrate stazioni climatiche, abbia potuto conservarsi nelle condizioni attuali. Questo, che è uno dei massimi pregi dell'Elba, non viene menomato dall'attuazione del progetto, ma anzi messo in luce e quasi sottolineato dalle diverse soluzioni d'ordine turistico ... con migliorie [realizzabili] con mezzi relativamente economici ... Nel progetto, dopo una "Prima parte" dove si esaminano le attuali condizioni dell'Elba da diversi punti di vista obiettivi (orografia, meteorologia, attuale attrezzatura turistica) si passa alle tavole vere e proprie. In queste si sottolinea l'importanza di alcune zone di maggior rilievo: si propone il completamento della [strada] Provinciale; si indica una crociera attorno all'isola come l'appoggio di alcuni 'rifugi' dislocati lungo il litorale. Indi si sviluppa uno studio più approfondito nei particolari: quanto riguarda la sistemazione del Golfo della Biodola e del Golfo di Lacona. Nel primo si propone la creazione di un villaggio balneare con una serie di casette per

63 REDAZ., *Il Piano paesistico del Circeo*, «Urbanistica», 5-6, settembre-dicembre, 1943, p.12.

64 P.CATALANO e E.TEDESCHI, *Il Piano paesistico del Circeo*, «Urbanistica», 5-6, settembre-dicembre, 1943, pp.12-21.

65 A. DELLA ROCCA, *Per la valorizzazione dell'isola d'Elba: prospettive urbanistiche dell'isola d'Elba*, «Urbanistica», 2, marzo-aprile, 1941, pp. 18-23.

66 Il saggio era stato recensito dal Direttore di «Urbanistica»: A.MELIS, Recensione a E.Nathan Rogers, *Piani regolatori regionali per una sistemazione dei litorali*, in "L'Albergo in Italia", 4, luglio-agosto 1937, pp. 214-221, «Urbanistica», 5, settembre-ottobre, 1937, p.359.

famiglie, completate da opportuni servizi (ristorante, cabine, etc). Per il Golfo di Laconia, che è diviso in due parti da un promontorio, si propone, da un lato un grande centro di villeggiatura (con alberghi, campo di golf ecc.), dall'altro una colonia marina per bambini»⁶⁷.

La strumento era specifico e in questa sua specificità veniva a configurarsi una sorta di 'Piano particolareggiato' (turistico) del più generale "Piano territoriale"

1.4. *Prospettive dello sviluppo turistico dell'Italia meridionale alla luce di un "Piano territoriale" con possibile valenza 'regionale': il 'caso' urbanistico della Sicilia e quello della Puglia*

Nel corso del "Raduno degli Urbanisti in Sicilia", organizzato dall'Istituto Nazionale di Urbanistica" nella primavera del 1938 con l'argomento "L'Urbanistica dei centri di Cura, Soggiorno e Turismo"⁶⁸, i temi che riguardavano il rapporto tra Urbanistica e Turismo nell'isola assumevano una rilevanza particolare, sia in nome della localizzazione del Raduno stesso (diviso tra Palermo, Catania e Taormina.), sia anche perché la situazione insulare siciliana permetteva di pensare, 'automaticamente', ad una programmazione coordinata di tutte le iniziative pianificatorie.

Questa specifica caratteristica era sottolineata da Alberto Calza Bini, Presidente dell'INU, che, con un 'rivolgimento delle carte in tavola' per quanto riguardava la riflessione svolta soprattutto dai Redattori di «Urbanistica» (e Virgilio Testa in primis⁶⁹), notava come

«criterio urbanistico-regionale ... per coordinare le

esigenze turistiche, che inquadri e contempli con razionale programma il sicuro divenire dell'Isola»⁷⁰.

Infatti,

«come ebbe a notare giustamente l'on. Calza Bini, tutta la Sicilia rappresenta una vera, grande e unica "Stazione di soggiorno e di cura", sia per la bellezza del suo cielo e del suo mare, che per la fertilità delle sue terre e l'operosità dei suoi abitanti».

Era un caso 'specifico' legato alla natura dell'isola visto che Calza Bini era sostenitore, come gli altri membri di «Urbanistica» dell'estensione nazionale dei "Piani territoriali"⁷¹; ma tant'è.

Al "Gruppo Urbanistico Palermitano"⁷² era stato demandato nell'occasione il compito di fare il punto sulla situazione urbanistico/turistica dell'isola. In Sicilia risultavano centri di attrattività turistica («sono dichiarati "Stazioni di cura" solo Acireale e Sciacca; "Stazioni di soggiorno" solo Taormina; "Stazioni di turismo" solo Palermo, Monreale, Siracusa e Agrigento»), ma molto di più si poteva fare (come nel caso di «Termini e Castoreale, Cefalù ed Erice»).

Il livello dell'iniziativa doveva però essere, prima di tutto, comunale:

«è necessario che i Comuni facciano richieste e che prendano provvedimenti per adeguare la loro attrezzatura. Interessante è pure rilevare come solo i centri di Acireale, Catania, Messina, Ragusa, Monreale ed Erice abbiano studiato Piani regolatori, ma come l'attuazione di questi sia ancora molto ritardata».

Ovviamente, nella sessione palermitana, l'attenzione

67 RED., *Il Piano turistico dell'Isola d'Elba presentato alla VII^a Triennale di Milano*: G.L. Banfi, L.B. Belgiojoso, E. Peresutti, «Urbanistica», 2, marzo-aprile, 1941, pp.24-28.

68 G. RIGOTTI, "Il Raduno degli Urbanisti in Sicilia" [dedicato a] "L'Urbanistica dei centri di cura, soggiorno e turismo", «Urbanistica», 4, luglio-agosto, 1938, p.226.

69 «Per i "Piani regionali" ... è stata proposta dal prof. Testa una nuova denominazione di detti Piani in "Piani territoriali", liberandoli così da qualsiasi legame con circoscrizioni amministrative ormai sorpassate» in RIGOTTI, "Il Raduno degli Urbanisti in Sicilia" ..., cit., p.228.

70 Sempre in RIGOTTI, "Il Raduno degli Urbanisti in Sicilia" ..., cit.

71 A. CALZA BINI, *Il "Piano territoriale" come strumento della Politica fascista del Disurbanamento*, «Urbanistica», 1, gennaio-febbraio, 1941, pp.3-4: «si affermerà il concetto nuovo dei "Piani territoriali" vero strumento di armonica disciplina ... per l'allontanamento dei disoccupati dai grandi centri cittadini, l'equa distribuzione del lavoro produttivo sul tutto il territorio nazionale, la valorizzazione e il potenziamento delle naturali risorse del suolo. Un "Piano territoriale" che considera un determinato Comprensorio prevede anzitutto, con logica organicità, gli impianti adatti allo sfruttamento delle risorse ... tra le quali quelle turistiche ... va dunque inteso come un vasto programma di una azione che dura nel tempo ... ma deve sempre mantenere una coerenza al concetto fondamentale e alla creazione inizialmente pensata e coordinata ... La nuova "Legge urbanistica" avrà alla sua base la formazione dei "Piani territoriali" per tutta la Nazione e l'Impero».

72 Il "Gruppo Urbanistico Palermitano" - sul quale si hanno pochissime informazioni - era stato fondato nell'aprile del 1932 in seno alla "Federazione degli Architetti e degli Ingegneri di Palermo". Vi aveva aderito anche il toscano Paolo Bonci, importante Professionista allora attivo in città (G. RUBBINO, *Paolo Bonci, architetto e imprenditore*, «Per26. Salvare Palermo» [Palermo], gennaio-aprile, 2010, p.31; IDEM, *L'archivio "Paolo Bonci"*, «AAA. Bollettino dell'Associazione Nazionale Archivi di Architettura Contemporanea, 9, 2010, p.14; IDEM, *Paolo Bonci [Castellina in Chianti, Siena 1874 - Palermo 1958]*, in *Archivi di Architetti e Ingegneri in Sicilia [1915-1945]*, a cura di P. Barbera e M. Giuffrè, Palermo, 2011, pp. 70- 73). Cfr. anche I. A. PROVENZANO, *Urbanistica e Architettura a Palermo fra le due Guerre*, Palermo, 1984. Nel 1932 a rappresentare la Sicilia nell'ambito del Convegno del "Sindacato Nazionale Architetti" erano «Gaetano Pavone, Paolo Bonci, Francesco Fichera e Giuseppe Samonà» (in SINDACATO NAZIONALE ARCHITETTI, *Convegno [Roma, 2 ottobre 1932]*, «Architettura», dicembre, 1932, p.636).

si incentrava su Palermo per «esaminare ed elencare gli elementi che particolarmente interessano l'incremento del turismo come ... a) la capacità ricettiva turistica del centro urbano, sia per alberghi di lusso, che per quelli di media entità; b) la valorizzazione del patrimonio monumentale, non solo per quanto concerne manutenzione e restauri, ma anche per la sistemazione urbanistica delle zone contigue, con particolare riguardo agli accessi e agli spazi liberi relativi; c) la sistemazione ferroviaria che si impone oltre che a Palermo, in molti altri centri della Sicilia; d) la decorosa sistemazione degli accessi dal mare verso terra con adeguata attrezzatura turistica, per quei centri come Palermo che hanno un'intesa attività portuale; e) la cura sistematica delle sedi stradali in genere; d) il miglioramento delle comunicazioni sia stradali che ferroviarie».

Problemi locali si interrelazionavano con quelli regionali e solo una visione regionale (di «Piano regionale») poteva pensare di risolvere le questioni strutturali più complesse, come erano quelle delle «comunicazioni sia stradali sia ferroviarie». Le infrastrutture erano, infatti, anche nel caso siciliano, imprescindibile «motore del Turismo». C'era poi il «Gruppo Urbanisti di Catania» che aveva

«impostato la sua «Relazione» sul problema ferroviario, già accennato per altre città siciliane, proponendo la realizzazione dello spostamento della stazione secondo quanto è stato previsto nel «Piano regolatore» della città, al fine di restituire a Catania il suo mare dandole un altro incomparabile elemento di bellezza. Il «Piano regolatore» può dirsi ormai un fatto compiuto e volge alla sua fase di realizzazione; e va notato in questo campo il contributo e la collaborazione portata da S.E. G. Giovannoni per la risoluzione dei vari problemi urbanistici catanesi. Di prossima soluzione sarà il risanamento delle zone centrali, la costruzione del teatro all'aperto, la liberazione del teatro greco, la sistemazione e la valorizzazione della spiaggia della Plaia. Ma più di tutto conviene rilevare l'imponente lavoro della sistemazione urbanistica-paesistica dell'Etna ... che è ormai un fatto compiuto. Questa realizzazione veramente superba ha un'importanza nazionale in quanto collega con un'ampia strada la più alta vetta della Sicilia con il mare di Catania, dando sfogo e possibilità di comunicazione alle importanti sistemazioni agricole sorte sulle pendici e ai piedi del vulcano, e permettendo, con una razionale zonizzazione, lo sfruttamento di una vasta zona a scopo turistico e

residenziale»⁷³.

Del resto, in Sicilia si era già distinto, per le sue valenze monumentali e turistiche, il Concorso per il Piano regolatore di Monreale, nella cui Commissione giudicatrice erano stati Vincenzo Fasolo e soprattutto Luigi Piccinato:

«convergono infatti a Monreale esigenze urbanistiche di vario ordine, quali la conservazione delle Bellezze panoramiche, la messa in valore di importantissimi monumenti, il risanamento igienico della vecchia ... Il programma di lavoro potrebbe risolversi nelle seguenti formule: 1. Deviare lungo la periferia quei traffici di transito che inutilmente incidono i nucleo della città ... 2. Creare qualche nuova zona di sviluppo edilizio ... 3. Provvedere alla sistemazione della città vecchia risanando i più malsani quartieri, ma operando in essi un vigile, oculato, diradamento edilizio e migliorando nel contempo con ritocchi la viabilità interna ... 4. E infine provvedere alla sistemazione edilizia della principale zona monumentale, creando un più largo e degno ambiente alle absidi del Duomo ... e consentendo nuove visuali panoramiche ... senza per questo alterare i rapporti proporzionali tra la grandiosità del monumento e l'umiltà dell'ambiente che ne fa chiusa cornice silenziosa ... Il progetto 3CDZ si è classificato al primo posto»⁷⁴.

Nel 1939, la questione del «Piano regionale» (inteso come quello di un'«*antiqua Regio*») riprendeva inaspettatamente corpo per il caso pugliese, dove era Pietro Catalano a porsi «*Il problema dei luoghi di soggiorno e cura*», puntando, appunto, alla redazione di un «Piano regionale», questa volta nel senso di «pugliese»:

«le località di soggiorno e di cura vanno esaminate sotto un duplice aspetto di funzionalità e quindi di sistemazione: località di cura in funzione giornaliera, e località di vero e proprio soggiorno»⁷⁵.

Dunque

«le località di cura in funzione giornaliera sono quasi esclusivamente balneari (l'unica stazione termale di notevole importanza è quella di Santa Cesarea in provincia di Lecce) ... Si tratta quindi essenzialmente di organizzare e di sistemare gli impianti esistenti e di crearne di nuovi distribuendoli in modo da servire il maggior numero possibile di città e di paesi dell'interno. Ammettendo un percorso ferroviario o

73 RIGOTTI, «*Il Raduno degli Urbanisti in Sicilia*»..., cit., p.227.

74 Concorso per il Piano regolatore di Monreale, «Urbanistica», 4, settembre-ottobre, 1934, pp.286-294 (l'iter era stato piuttosto complesso perché già un anno prima: V.CIVICO, *La situazione urbanistica delle principali città italiane nell'attesa della nuova Legge*, «Urbanistica», 5, settembre-ottobre, 1933, p.172: «Monreale. Aggiudicato recentemente il Concorso nazionale per il Piano regolatore»). Poi V.CIVICO, *Notiziario urbanistico. Monreale. Il Piano regolatore definitivo e l'inizio della sua attuazione*, «Urbanistica», 5, settembre-ottobre, 1937, p.348.

75 P. CATALANO, *Il problema dei luoghi di Soggiorno e Cura in Puglia*, «Urbanistica», 5, settembre-ottobre, 1939, pp.292-294.

filoviario o automobilistico di tre quarti d'ora o di un'ora, creando dei centri balneari in località opportune e provvedendo a collegamenti rapidi e comodi ... È inoltre importante rilevare che l'impianto di stabilimenti balneari è strettamente collegato alla bonifica da eventuali acquitrini e da altre fonti di miasmi ... Valga a questo proposito l'esempio della spiaggia di Chiatona nel Golfo di Taranto: una volta bonificata dall'Opera Nazionale Combattenti ... lo sviluppo della vita balneare è seguito immediato e rigoglioso»

Per quanto riguarda «i posti ... di vero e proprio soggiorno»,

«tali località richiedono, per un decoroso sviluppo, spese di impianto e di manutenzione assai onerose ... Occorre quindi concentrare gli sforzi su pochi posti maggiormente dotati specialmente dal punto di vista climatico (non bisogna dimenticare di essere in una regione assai calda durante i mesi estivi) ... perché il numero complessivo dei villeggianti, data la mentalità e le abitudini regionali, sarà specialmente in principio abbastanza esiguo. Queste località devono essere studiate soprattutto in funzione diretta dei centri più importanti».

Dal punto di vista della dislocazione geografica

«in Puglia vi sono tre zone che possono venire opportunamente sfruttate a questo scopo: il Gargano, la zona di Alberobello, Martina Franca, Fasano e la zona del Capo di Santa Maria di Leuca. Il Gargano dovrebbe servire in special modo Foggia e i grossi centri della capitanata; con l'istituzione di un servizio di litorine ... altitudine media sui 500 metri ... ricchezza di boschi ... località marine pittoresche e ridenti (Rodi Garganico, San Menaio, Vieste)».

Poi

«la zona di Fasano, di Alberobello e di Martina Franca, famosa per i suoi trulli caratteristici ... è molto adatta a servire Bari, Taranto, Brindisi ... ha un clima particolarmente mite ed è già fornita di una buona rete di strade statali e provinciali. La zona del Capo di Santa Maria di Leuca, esclusivamente a carattere marino e termale, deve costituire il logico sbocco della zona più meridionale della Puglia e precisamente di Lecce e degli altri centri della Terra d'Otranto; alcune sue località (Santa Cesarea e Santa Maria) contano già da tempo discreto numero di villeggianti e dispongono di una attrezzatura sufficiente».

Un «Piano regionale» diventava motivo di Pianifica-

zione globale vista

«la necessità di un «Piano regionale» che abbracci tutta la Puglia, per darne una organica e logica soluzione, per evitare interferenze e antagonismi particolarmente pericolosi, per studiare un sistema di comunicazioni e di distribuzione generale che attribuisca ad ogni località le caratteristiche che le spettano e che servano a favorire nel modo migliore le possibilità di sviluppo. In questo Piano a carattere veramente generale dovrebbero inquadarsi i «Piani territoriali» che ciascuna Provincia o gruppi di Comuni riuniti in Consorzio dovrebbe sviluppare in modo più particolareggiato»

Le modalità dovevano essere quelle della Zonizzazione impiegata anche nel Piano Regolatore Generale comunale:

«Da quanto s'è detto risulta chiaro quale materia dovrebbe essere regolamentata dal «Piano regionale» e quali criteri da seguire: Zonizzazione (in base a ragioni di convenienza, di requisiti climatici, di facilità di comunicazione, di ampiezza e di caratteristiche della zona interna da servire); sistemazione delle linee di traffico ed attuazione dei mezzi di trasporto collettivi essenzialmente pratici, veloci, economici; individuazione e classificazione delle caratteristiche paesistiche delle varie zone, con riguardo anche ai tipi di coltura agraria esercitati ed ai sistemi fabbricativi tradizionali. In tale Piano, qualora si volesse uscire dal campo prettamente turistico per una vera e propria «Carta» che regoli lo sviluppo e la sistemazione a grandi linee delle città e degli abitati di Puglia, dovrebbe essere compreso lo studio di enorme importanza urbanistica e sociale».

Nella gerarchia dei Piani, dopo quello «Regionale» si sarebbero dovuti porre i «Piani territoriali»:

«nei quali dovrebbe essere indicata con precisione che in essi si può ottenere la destinazione specifica di ogni singola località, i campi di sviluppo ad essa riservati, la delimitazione delle zone di rispetto; dovrebbero essere inoltre precisate le norme generali di fabbricazione riservate per ogni località ... Per realizzare questo schema di regolamentazione occorrerebbe primo di tutto un organo regionale che esaminasse, regolasse e distribuisse tutta la materia ... come sintesi dei vari Enti provinciali del Turismo, integrato da una adeguata rappresentanza di Tecnici urbanisti ... per la migliore soluzione di questo necessario problema di valorizzazione dei luoghi di soggiorno pugliesi»⁷⁶.

2. *I casi stranieri: esempi da recepire e da adattare*

⁷⁶ CATALANO, *Il problema dei luoghi di Soggiorno e Cura in Puglia ...*, cit., pp.292-294.

al contesto italiano

La Cultura italiana era giunta buon'ultima ad affrontare il tema del coordinamento sovracomunale dei Piani regolatori, cercando in una dimensione più estesa la possibilità del coordinamento economico di esigenze condivise.

Gli esempi stranieri, ai quali i membri della Redazione guardavano, partivano dalla 'gerarchia massima' del "Piano Regolatore nazionale" – una sorta di coordinamento corporativo esteso a tutta la Nazione – del quale si potevano leggere intenzioni e applicazioni negli Stati Uniti con il "National Planning Board" varato dal presidente Roosevelt nel 1933⁷⁷. Era però a livello di "Piano regionale" da intendersi come "Piano provinciale" – esattamente come si era fatto in Inghilterra, Germania⁷⁸ e Francia⁷⁹ – che la Cultura urbanistica italiana individuava un possibile ed economico, oltre che efficace, strumento di coordinamento. Anche dal punto di vista dell'organizzazione turistica su «Urbanistica» Fausto Natoli guardava con interesse al modello francese

«laddove la Legge del 24 marzo 1932, analoga a quella del 1930 per il "Grand Paris" ... assicura le seguenti condizioni: "la sistemazione razionale dei territori dei Comuni limitrofi appartenenti o non allo stesso Dipartimento e che riuniscano interessi comuni risultanti da uno stesso carattere ... [tra i quali anche quello] turistico ... come dai loro bisogni collettivi di interesse generale e di pubblica igiene" ... Il progetto di Legge si applica [a varie categorie di abitati, tra i quali] ogni gruppo di Comuni contigui, come stazioni balneari, turistiche, idro-minerali, climatiche ... L'Urbanistica francese si appresta proprio oggi ad affrontare il problema dei "Piani regionali" e se ne attendono con curiosità i risultati»⁸⁰.

Una riflessione accessoria, ma comunque connessa al Turismo, era quella desunta dal mondo americano, che pur con le sue peculiarità automobilistiche («negli Stati Uniti, i suoi 20 milioni di automobili, sono circa i $\frac{3}{4}$ del totale delle automobili del mondo»), rappresentava un orizzonte peculiare per la Modernità: si trattava delle cosiddette "Strade da parco" per le quali l'Autore americano, Chapman, notava come

«la funzione di un sistema di tali strade ... debba es-

sere connesso al sistema dei parchi, alla rete stradale generale ed al complesso del Piano urbano e regionale. Per quanto lo sviluppo di queste strade sia ancora nella sua infanzia, e quindi una precisa definizione sia assai difficile, tuttavia si può ritenere brevemente che la "strada da parco" sia "un parco allungato" o una striscia di un parco, che comprenda una strada pavimentata per i veicoli. [Tra le] funzioni della strada da parco [vi è] di costituire: a) strade automobilistiche piacevoli per il turista e per chi va e torna dal lavoro; b) spazi liberi lungo il loro percorso a scopo di ricreazione»⁸¹,

mettendo dunque al centro la destinazione turistica (oltre ad essere, ovviamente, anche «c) mezzi di accesso agli spazi liberi più vasti; d) polmoni per l'aerazione della città ... liberando in parte le strade ordinarie dalla circolazione automobilistica»).

Dal punto di vista tipologico,

«si staccano da queste a lunghi intervalli ... strade che servono per dare accesso alle proprietà fronteggianti ... Gli incroci a livello sono ridotti al minimo. Parecchie caratteristiche di queste strade sono simili a quelle delle nostre autostrade; ma la loro funzione essenziale è quella di ricreare automobilisti e pedoni con piacevoli spazi liberi fiancheggiati tali strade»

e dunque, mettendo al centro del percorso il *loisir*. Ogni città e ogni realtà faceva comunque al caso proprio («in Inghilterra solo eccezionalmente si concepirebbe un parco attraversato o fiancheggiato da un veicolo») e per questo

«l'Autore fa un interessante parallelo tra il West End di Londra, il Tiergarten di Berlino e i Champs Élysées di Parigi»,

cosicché

«quanto alla larghezza e ai tipi di queste strade, esse variano a seconda che siano chiamate a disimpegnare a tutte od a qualcuna soltanto delle funzioni».

Luigi Dodi, in occasione della "Mostra delle Strade" che si era tenuta a Monaco di Baviera nel 1934, trovando un po' retorica la celebrazione che i Tedeschi facevano dei progetti stradali («riflettendo sul vanto

77 M.ZOCCA, Recensione a B.Wehrner, *Ordinamento del territorio negli Stati Uniti d'America* (originale in Tedesco), in "Monatshefte fuer Baukunst und Städtebau", settembre-ottobre, 1936, pp.103-106 e 115-119, «Urbanistica», 6, novembre-dicembre, 1936, p.359.

78 M.ZOCCA, Recensione a R.Nemeyer, *Lo sviluppo dei Piani regionali in Germania* (originale in Tedesco), in "Monatshefte fuer Baukunst und Städtebau", settembre-ottobre, 1936, pp.109-115, «Urbanistica», 6, novembre-dicembre, 1936, p.359.

79 A.MIDANA, Recensione a *Il Giura. Studio regionale di urbanismo* (originale in Francese), in "Urbanisme", giugno-luglio, 1935, «Urbanistica», 2, marzo-aprile, 1936, p.88.

80 F.NATOLI, *Piani Regolatori Regionali*, «Urbanistica», 6, novembre-dicembre, 1933, p.210.

81 Recensione a H.Chapman, *Strade da parco* (originale in Inglese), in "International Housing and Town Planning Bulletin", 34, luglio, 1934, pp.5-8, «Urbanistica», 5, settembre-ottobre, 1934, pp.310-311.

che la Germania sembrerebbe appropriarsi in questo campo», sottolineava come ormai fosse chiara «l'indiscussa priorità italiana in materia di autostrade» mettendo in evidenza come

«nei rapporti che legano la Strada all'Urbanistica ... i problemi urbanistico-stradali [vengono affrontati livello] di reti regionali, colleganti i centri principali secondo gli appositi Piani generali ... anche nei casi relativi all'allacciamento ... delle città con le zone turistiche» e che, dunque, prerogativa delle autostrade italiane – e quindi anche delle “Park ways” americane – fosse «in principal luogo le sezioni stradali a doppia carreggiata divisa longitudinalmente da una striscia verde; poi i cavalcavia, i ponti e le altre opere analoghe già d'altra parte assai note fra noi»⁸².

Una concreta applicazione del sistema delle “Park ways” per il Turismo balneare veniva offerto dalla sistemazione della “Spiaggia balneare dei duecentomila” a Long Island presso New York, laddove veniva messo al centro della progettazione il moderno utilizzo dell'automobile:

«i Bagni di mare di Jones Beach saranno i più grandi del mondo, sulla spiaggia meridionale della bellissima Long Island. Uno degli elementi che vennero tenuti nella massima considerazione, dato l'enorme sviluppo dell'automobilismo negli USA, è stato quello del collegamento automobilistico con New York. Tale collegamento sarà ottenuto mediante una rete di strade-parco (Park-ways) turistiche e panoramiche in sommo grado, incanalate in strisce di 100-150 metri tra praterie alberate e boschetti, senza alcun incrocio a livello di strade trasversali. Quattro grandi piazzali con copertura in cemento per parcheggi [parcheeggi], ottimamente organizzati di 15.000 automobili, sono direttamente collegati presso i bagni alla Parkway litoranea sviluppantesi per 27 km sull'isoletta allungata, fiancheggiata dalle due parti dal mare. Da tali parcheggi con sottopassaggio pedonale sotto la grande strada si può scendere direttamente alla spiaggia rendendo così possibile alle migliaia di automobilisti che vi convengono, di recarsi direttamente a bagnarsi dalla propria vettura senza bisogno di cabine e senza alcun ostacolo. La spiaggia balneare di 100-150 m. di lunghezza è tenuta pulita da apposito personale ed è lunga tutto il fronte degli stabilimenti balneari propriamente detti, sorvegliata da bagnini su posti di vedetta alti 4 metri intervallati da 50-1000 metri secondo l'affluen-

za. Tutta l'isola offre possibilità di bagni per il suo sviluppo di 27 km e la sola parte sorvegliata offre spazio per 150-200.000 abitanti»⁸³.

Il modello americano si fondava su un ‘desiderio di Benessere’ che dai Bagni marini passava a veri e propri centri di salute:

«anche negli Stati Uniti si sta sviluppando un sistema di “Health Centers” (Centri di salute) per cure preventive, ricreazione ed educazione sia dei giovani che degli adulti. Questi centri comprendono in generale una costruzione adibita all'amministrazione e alla parte medica, una palestra coperta e una piscina coperta, un cinematografo con teatro, un ristorante con servizio anche all'aperto, e campi di gioco (tennis, piscine, spiaggia, campo da pattinaggio). Tutte queste parti sono comprese in un unico isolato e sono riunite tra loro con spazi alberati, giardinetti. Il centro medico è completamente attrezzato per idro e fisico terapia con bagni, sale di massaggio, solarium, trattamento idro-terapico per paralisi ... Vi è anche un reparto per bambini e lattanti ed un giardino d'infanzia ... Accanto al cinematografo è un reparto per scuole di arti e mestieri, scuole per massaie ed è pure sistemata una sala a trattenimenti a scopo religioso»⁸⁴.

Un centro polifunzionale, dal forte impatto urbano e territoriale, dove la Cura del corpo e il relax, sia alternavano alla malattia vera e propria in una commistione tra Bisogno e Loisir.

3. Villeggiatura e Turismo nei Piani Regolatori delle città italiane, «stazioni di cura e di soggiorno»

Sulla base di una polemica puramente ‘estetica’ avviata da un anonimo Autore il quale rivendicava alle stazioni di soggiorno e cura montane il fatto di essere state create ‘spontaneamente’ senza alcun strumento pianificatorio, il proprio carattere «di suggestiva pittoricità» (tanto che dunque «di Piano regolatore sia meglio fare senza»), Giuseppe Palatini veniva chiamato dalla Redazione di «Urbanistica» a sottolineare come lo strumento del Piano regolatore comunale fosse, invece, ormai uno strumento da ritenersi necessario, vista l'accelerazione alle trasformazioni imposta dalla vita moderna:

«se esistono ormai una nuova vita montana e nuove case [di montagna] ... è naturale che differente sia il loro agglomerato. Ordine, rapidità, metodo s'im-

82 L. DODI, *Le esposizioni “Delle Siedlungen” e “Della Strada” e il loro contenuto programmatico (Monaco, 1934)*. Recensione a “L'Esposizione della Strada (Ausstellung ‘Die Strasse’)”, «Urbanistica», 1, gennaio-febbraio, 1935, pp.46-48.

83 Recensione a Feuchtinger, *I bagni “Jones Beach” su Long Island presso New York* (originale in Tedesco), in “Deutsche Bauzeitung”, 1, 1937, «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1937, pp.207-208.

84 A. e G. RIGOTTI, *I nuovi “Health Centers” negli Stati Uniti*, Recensione a F.K.Safford, *Health Centers for Preventive Medicine, Recreation and Education*, in “The Architectural Record”, febbraio 1938, pp.66-71, «Urbanistica», 1, gennaio-febbraio, 1938, p.58.

pongono ormai nei singoli e nella collettività dal centro alla periferia. Se lasciassimo la costruzione delle case al capriccio dei privati, oggi le strade non darebbero più luogo a combinazioni pittoresche; ma creerebbero file di case monotone, con privilegio di pochi e danno della massa, senza contare la deturpazione prodotta sui villaggi esistenti da case brutte e mal disposte. Di che ormai gli esempi non mancano»⁸⁵.

La Disciplina urbanistica aveva dunque ottenuto dalla Legislazione «provvedimenti speciali per i luoghi di soggiorno e di turismo», operando a livello comunale. Infatti

«il R.d.L. 15 giugno 1926, convertito nella Legge 1 luglio 1926 n.1380, all'art.20 dispone che "è obbligatorio per i Comuni dichiarati 'Stazioni di cura, di soggiorno o di turismo', qualunque ne sia la popolazione, attuare un Piano regolatore e di ampliamento ai sensi e per gli effetti della Legge 25 giugno 1895, n.2359. I Comitati coadiuveranno le Amministrazioni comunali e contribuiranno alle spese per gli studi e per i progetti occorrenti. I Comuni e i Comitati possono, per le espropriazioni per opere igieniche e di miglioramento, interessanti le stazioni di cura, soggiorno e turismo, valersi delle disposizioni della Legge 15 giugno 1885 n.2892 per risanamento di Napoli»⁸⁶.

Palatini sottolineava poi un aspetto molto importante: il fatto che la Legge non vigesse solo per città, ma anche per tutti i piccoli paesi e agglomerati che avessero ricevuto quello specifico riconoscimento governativo, tanto da sorpassare, negli obblighi legislativi, anche le città maggiori per la «necessità e obbligatorietà» del Piano:

«come si vede, la Legge è fatta non soltanto per le città turistiche o di soggiorno o balneari; ma per tutti quei luoghi, per piccoli che siano, i quali possano aspirare a prodigare le delizie della terra insieme a quelle prodotte dall'arte degli abitanti. E questo provvedimento, si noti, quando la Legislazione non fa obbligo del Piano neppure alle maggiori città.

Insomma, il Piano regolatore è, per tutti i luoghi di soggiorno, 'necessario' e 'obbligatorio'».

Dal 1926 al 1935, dopo quasi dieci anni, si poteva provare a tirare un bilancio:

«quanti sono i Comuni dichiarati "luoghi di cura, soggiorno o di turismo" che hanno provveduto alla formazione del Piano? E l'art.20 della Legge 1° luglio 1926, deve proprio restare lettera morta?»⁸⁷.

Evidentemente molto lavoro attendeva ancora gli Urbanisti. Aspetto che emergeva anche nel 1937 alla "Prima Mostra dei Piani Regolatori" organizzata a Roma in occasione del "I° Congresso Nazionale" dell'Istituto Nazionale di Urbanistica" (Ente del quale la rivista «Urbanistica» era divenuta organo ufficiale). La recensione dell'evento era affidata a Vincenzo Civico, che sottolineava come in relazione alla redazione dei Piani in Italia «la situazione di fatto è abbastanza buona»⁸⁸. Tra questi c'erano anche quelli per alcune stazioni turistiche – editi da Civico anche se non segnalati o commentati – dei quali venivano presentate alcune Tavole.

«Confortante, più per qualità che per numero, il gruppo dei centri di cura, soggiorno e turismo: Alassio, Boscohiesanuova, Cortina d'Ampezzo, Merano e Terminillo ... Oltre ai Piani regolatori di due delle nostre più belle città dei Possedimenti dell'egeo, Coo e Rodi ancora così poco conosciute»⁸⁹.

In particolare:

“Alassio, Planimetria generale del Piano regolatore”⁹⁰; “la località sciistica in provincia di Verona di “Bosco Chiesanuova: planimetria generale del Piano regolatore” e la tavola con la “Sistemazione del nucleo centrale”⁹¹; “Cortina d'Ampezzo, planimetria generale del Piano di sistemazione urbanistica”⁹² (laddove la ‘varietà dei Piani emergeva ancora una volta, nella differenza tra Piano Regolatore Generale e “Piani di sistemazione”); “Rodi. Lo sviluppo edilizio della città, dall'avvento del Fascismo ad oggi” e “Rodi. Rete stradale attuale e futura secondo le linee

85 G.PALATINI, *Urbanistica di Centri di cura, soggiorno e turismo*, «Urbanistica», 4, luglio-agosto, 1935, pp.86 e segg.

86 Per la messa a punto di “Piani regionali” (territoriali) di coordinamento tra i Piani regolatori dei vari Comuni, specie in riferimento alle questioni di interesse regionale e nazionale (come le vie di comunicazione, etc), «gli articoli 10 e 12 del Regio Decreto legge 30 dicembre 1923 n.2839, prevedono norme vigenti in materiali di Consorzi o Comitati: TESTA, *Necessità dei “Piani regionali”* ... cit., p.85.

87 PALATINI, *Urbanistica di Centri di Cura, Soggiorno e Turismo* ..., cit., 1935, p.87.

88 V.CIVICO, *La Mostra di Roma e l'attuale livello dell'Urbanistica italiana* «Urbanistica», 6, novembre-dicembre, 1937, pp.422-423.

89 CIVICO, *La Mostra di Roma* ..., cit., p.428.

90 CIVICO, *La Mostra di Roma* ..., cit., p.422, fig.35.

91 CIVICO, *La Mostra di Roma* ..., cit., p.422, figg.36 e 37.

92 CIVICO, *La Mostra di Roma* ..., cit., p.423, fig.38 (“Piano di risalita sportiva e panoramica”: “Vincoli panoramici e zonizzazione”).

93 CIVICO, *La Mostra di Roma* ..., cit., p.423. figg 40 e 41.

del Piano regolatore⁹³.

Nel 1942 ormai i casi di Piani regolatori di città turistiche italiane erano numerosi, ma l'esperienza invitava ad essere cauti e a ribadire la centralità del "Piano regolatore" come strumento di pianificazione. Lo faceva Camillo Dupré, Direttore dell'"Azienda di Soggiorno per la Riviera di Rimini" ripreso da Vincenzo Civico sulle pagine di «Urbanistica»:

«troppo spesso, nelle sistemazioni urbanistiche e nelle opere pubbliche, ha dominio la privata speculazione, in pieno contrasto con gli interessi della Collettività; e troppo spesso un Amministratore ha continuato nella via tracciata dal predecessore, ma ne ha intrapresa quasi sempre una del tutto diversa, con la conseguenza di sviluppi irrazionali e caotici e di spese inutili ... Il Duprè, a sanare l'attuale situazione, propone che ogni Stazione di Cura e di Soggiorno predisponga oggi ... un Piano organico per il proprio sviluppo futuro, affidandone la elaborazione non agli Enti Tecnici comunali, i quali, per quanto retti da funzionari generalmente ottimi, non sono in grado, per la loro particolare mentalità, di risolvere i problemi di così ardua mole, ma a Tecnici e Artisti di provata capacità e competenza, oppure effettuando pubblici Concorsi»⁹⁴.

3.1. *Il nuovo Piano regolatore di Rimini, «il più importante centro balneare dell'Adriatico e forse di tutta Italia», e lo sviluppo delle frazioni del litorale*

Tra tutti i nuovi Piani Regolatori di città a forte vocazione turistica una posizione di decisa preminenza la occupava quello di Rimini, il cui "Concorso per il progetto del Piano e di ampliamento della città, della marina e del litorale" veniva annunciato su «Urbanistica» già dal 1933⁹⁵.

«Tale progetto dovrà contemplare la sistemazione generale della città e della marina nei riguardi dell'Estetica (conservazione e messa in valore dei Monumenti e località di carattere storico, artistico, ambientale e panoramico), dell'igiene (risanamento dei quartieri malsani), del traffico (coordinamento e sistemazione della rete viaria ...), dell'economia, dell'edilizia (indicando le località per la costruzione degli edifici di pubblico uso ... degli impianti di

carattere balneare, mondano, turistico, sportivo e di cura) ... Il progetto deve comprendere [tra le altre anche] una planimetria generale, nella scala 1:5000, sulla quale sia indicata la sistemazione del litorale compreso nel territorio del Comune».

Nel 1935 le fasi del Concorso erano state espletate e forse anche per il coinvolgimento di Vincenzo Civico – membro autorevole della Redazione di «Urbanistica» – tra i Progettisti, la rivista ne pubblicava gli esiti, ne "Concorso per il Piano regolatore di Rimini. Il progetto vincitore: dott. ingg. Belli Alberto, Borgnino Rinaldo, Civico Vincenzo, Ortensi Dagoberto, Pucci Mario"⁹⁶. La segnalazione si apriva non a caso proprio con la sottolineatura della vocazione balneare del centro, nell'ambito di una visione di "Piano regionale", anche se non mancava il ricordo del valore storico della città romana e rinascimentale (con l'Arco di Augusto e il Tempio Malatestiano) e quindi, il riferimento allo sviluppo moderno del centro con i suoi nuovi borghi.

Il presupposto dal quale i Progettisti erano partiti era, comunque, quello della specifica 'vocazione turistica' che la città mostrava e che proprio quell'aspetto richiedesse una singolare previsione di sviluppo *ad hoc*: tutto dunque ruotava sull'idea di una «zona balneare» connessa, ma autonoma rispetto alla realtà della città storica e del nucleo moderno (fatto anche di industrie e residenze); le infrastrutture e i servizi, dunque, dovevano venir pensati in una duplicità che non solo mirava a risolvere le esigenze di una media città moderna, ma che dovevano essere dimensionati anche su esigenze legate alla Villeggiatura e al Turismo del tutto singolari.

Tecnicamente trattandosi di un nuovo 'Piano funzionalista' di livello comunale, le previsioni mettevano al centro delle proposte il problema della viabilità, sia ferroviaria, sia stradale che aerea. Purtroppo,

«la ferrovia adriatica presenta il gravissimo inconveniente di sbarrare il mare a Rimini e a tutte le sue frazioni, correndo a breve distanza dal litorale (alle volte anche meno di 200 metri) e quasi sempre a livello del terreno ... Occorre perciò eliminare il maggior numero di passaggi a livello, creare collegamenti alle strade adducenti ai vari centri della zona interna e formare zone di riparo e di schermo alla strada

94 V. CIVICO, Recensione a C. Dupré, *Stazioni di cura e soggiorno e Piani di sviluppo* in "La Gazzetta Azzurra", gennaio, 1942, «Urbanistica», 1, gennaio-febbraio, 1942, p.21. In verità, un deciso spartiacque era già costituito, in materia, dal Regio Decreto 15 giugno 1926, convertito nella legge 1 luglio 1926, n.1380 che rendeva «obbligatorio per i comuni dichiarati Stazioni di Cura, di Soggiorno o di Turismo, qualunque ne sia la popolazione, attuare un Piano regolatore e di ampliamento ai sensi e per gli effetti della legge 25 giugno 1865, n. 2359» in G. Palatini, *Urbanistica di centri di cura, soggiorno e turismo*, «Urbanistica», 4, luglio - agosto, 1935, pp.264-265.

95 Rimini. *Concorso per il progetto del Piano regolatore e di ampliamento della città, della marina e del litorale*, «Urbanistica», 6, novembre-dicembre, 1933, p.223.

96 RIGOTTI, *Concorso per il Piano regolatore di Rimini. Il progetto vincitore ...*, 1935, cit., p.102. La Commissione giudicatrice aveva ricevuto un unico progetto di concorso, contrassegnato dal motto "S.I.5" e i redattori si erano poi rivelati gli ingegneri Belli Alberto di Rimini, Borgnino Rinaldo di Roma, Civico Vincenzo di Roma, Ortensi Dagoberto di Roma, Pucci Mario di Roma. Ortensi era stato indicato come Capogruppo.

ferrata. La rete stradale è invece completamente efficiente ... la rete aerea pressoché inesistente, ma sarà certamente intensificata in un tempo prossimo, dato che è già stato costruito l'aeroporto [aeroporto] di Miramare, che per ora assolve solo funzioni turistiche private»⁹⁷.

Come sempre, le infrastrutture si ponevano come 'motore del Turismo' e, dunque

«per la zona litoranea è stato previsto il completamento della strada litoranea con raddoppiamento di questa in corrispondenza degli abitati; creazione di un 'arteria lungo ferrovia in comunicazione diretta con le provenienze dal retro terra ... Poi una [ulteriore] sola via longitudinale di servizio interno [nella zona a mare], spesso a verde e a negozi, poi una serie di trasversali dirette al mare spaziate ogni due lotti, in modo da ridurre il numero delle strade al minimo, ma cercando sempre di dare anche alle costruzioni molto arretrate dal battente, la visibilità del mare ... Sul lungomare sono stati congiunti i tratti della litoranea di Viserba e il viale Perseo attraverso un nuovo ponte sul Marecchia»⁹⁸.

Sempre dal punto di vista delle infrastrutture

«bisogna inoltre garantire la continuità del litorale, oggi malamente interrotto dal torrente Ausa, che esplica anche funzione di collettore scoperto e pressoché stagnante nella stagione estiva; lo sbocco dell'Ausa costituisce un pericolo gravissimo per l'igiene dell'abitato e principalmente della zona balneare»⁹⁹.

In generale, in merito agli aspetti turistici, veniva indicata la volontà di realizzare

«strade panoramiche ... e una zonizzazione ben definita (con ... zone turistiche, zone boschive e panoramiche ...) ... distribuzione delle grandi zone verdi (pinete, ecc.) ... assegnazione di opportuni tratti del litorale per le colonie marine»¹⁰⁰.

La zonizzazione delle 'vocazioni', occupava poi, sempre sulla base delle indicazioni dell'Urbanistica funzionalista, un posto nodale all'interno delle previsioni di Piano: «scelta delle nuove zone adatte allo sviluppo dei nuovi quartieri assegnazione a ciascuno di una precisa destinazione (zonizzazione)». E, ovviamente, alle aree in prossimità del litorale veniva riservata la destinazione ricettiva (alberghi)/residenziale.

Interessante al proposito, una sorta di 'macro-zonizzazione' 'di base' che vedeva

«una netta separazione fra la zona del porto-canale (fascia di terreno adiacente al fiume Marecchia) a carattere industriale e la zona di soggiorno»;

e quindi l'annoso problema del collegamento della città antica con la nuova zona balneare, separate dalla ferrovia.

Per l'eliminazione almeno parziale di una tale cesura, che rendeva complessa la vita della zona balneare rispetto al centro, gli Ingegneri prevedevano due

«nuovi collegamenti, utilizzando il letto del [torrente Ausa, tombato], con sottopassaggio alla via ferrata; e l'altro con sovrappassaggio centrale alla zona ferroviaria, in prosecuzione della direttrice porta Garibaldi-Stazione; completati dal sovrappassaggio al viale Tripoli; al sottopassaggio in corrispondenza del nuovo lungo Marecchia, salvo accordi colle FF.SS. direttamente interessate circa le soluzioni più convenienti ... [così da ottenere] una competa e soddisfacente soluzione al problema del traffico tra la città e la sua spiaggia»¹⁰¹.

Per «la zona a mare»

«è stato previsto il riordinamento dell'edilizia esistente, sorta disordinatamente e senza un disegno preciso, inquadrandola in uno schema viario razionale. È stata curata una migliore attrezzatura ai fini turistici e balneari creando i servizi e gli impianti che ancora mancano (chiese, mercati, zone sportive, verde pubblico, teatri, cinematografi, ecc.), mettendo il centro balneare in grado di svolgere la sua attività autonoma».

Dal punto di vista abitativo e delle realizzazioni per l'accoglienza e lo sviluppo balneare, dalle tavole di Piano si evinceva come il nuovo asse del Lungomare, che seguiva l'andamento della spiaggia a Sud dell'estuario del porto canale a partire dalla zona del Grand Hotel e poi a Nord oltre la Marecchia verso Viserba, venisse schermato rispetto alle abitazioni attraverso una zona di verde lineare; mentre i lotti retrostanti, pressoché quadrati prevedevano una «zonizzazione estensiva», caratterizzata nelle «zone previste dal "Regolamento edilizio"»

«Zona estensiva: a) Villini. Ritiro di m.3 dal filo stradale e dai confini; è permesso un terzo piano parzia-

97 G. RIGOTTI, *Concorso per il Piano regolatore di Rimini. Il progetto vincitore: dott. ingg. Belli Alberto, Borghino Rinaldo, Civico Vincenzo, Ortensi Dagoberto, Pucci Mario*, «Urbanistica», 2, marzo-aprile, 1935, pp.86 e segg.

98 RIGOTTI, *Concorso per il Piano regolatore di Rimini. Il progetto vincitore ...*, 1935, cit., p.91.

99 Ivi, p.89.

100 Ivi, p.89.

101 Ivi, p.98.

le pari a metà dell'area costruita. Altezza massima m.12, minima m.9»¹⁰².

La Commissione giudicatrice nel valutare positivamente il progetto notava che

«dallo studio del movimento demografico e della fluttuazione dei forestieri durante la stagione balneare, i progettisti hanno ricavato i dati per contenere l'ampliamento in limiti aderenti alle necessità cittadine, di guisa che il Piano è risultato studiato con criteri di equilibrio e di modernità ... anche per la proposta della deviazione del torrente Ausa, che sola permetterà ... di raggiungere quel radicale risanamento dello specchio del mare che è condizioni fondamentale ed indispensabile perché una spiaggia balneare possa dirsi, oltreché efficace, anche veramente sicura nei riguardi igienici»¹⁰³.

In relazione poi alle previsioni per le frazioni balneari comunali, la stessa Commissione giudicatrice sottolineava come

«passate all'esame ... le sistemazioni previste dal progetto per la zona litoranea, da Bellaria a Miramare, la Commissione ha apprezzato l'accurato studio effettuato per la sistemazione di ogni singolo centro (in guisa da assicurare ad ognuno quel tanto di autonomia che gli è necessaria per la propria vita) in relazione all'opportuna destinazione di ciascuna frazione, a seconda del proprio carattere signorile, medio, popolare»

Interessante, dunque, nell'ambito delle 'vocazionalità turistiche', come venissero individuate le «destinazione di ciascuna frazione, a seconda del proprio carattere signorile, medio, popolare», oltre a

«la saggia distribuzione delle zone di verde sia per la formazione di nuove pinete, sia per la completa tutela e utilizzazione di quelle esistenti; la creazione di zone riservate per le colonie marine, che è bene restino separate dall'intensa vita balneare e mondana dei centri a ciò attrezzati; gli schemi della viabilità, approvando specialmente la creazione di vie

sussidiarie alla via litoranea, per facilitare il traffico ... e soprattutto la progettazione di una longitudinale lungo ferrovia verso mare ... auspicando infine che nello studio del "piano particolareggiato" vengano inseriti (secondo quanto nella "Relazione" dei Progettisti è indicato) tracciati diagonali e variati, per togliere [alla lottizzazione] la monotonia dello schema esclusivamente ortogonale, aumentando le possibilità di visibilità dal mare. La Commissione avrebbe desiderato che il progetto, benché di massima, avesse presentato qualche studio, di maggior dettaglio, degli impianti di cura sportivi e mondani, interessanti l'attrezzatura turistico-balneare della spiaggia e si augura che il Comune, nello studio del "Piano di dettaglio" definitivo voglia provvedere a formare, sull'esempio di altri centri balneari italiani e stranieri, un progetto completo per aumentare le attrattive dell'attrezzatura marittima, in modo da rendere Rimini non seconda a nessun'altra spiaggia»¹⁰⁴.

Qualche anno dopo il problema dello sbarramento costituito dalla ferrovia risultava ancora insoluto ed era Vincenzo Civico a porlo all'attenzione nazionale sulle pagine di «Urbanistica» (con il rischio che ciò inficiasse il Piano regolatore):

«L'Amministrazione comunale aveva recentemente avanzato precise richieste al Ministero delle Comunicazioni per la urgente sistemazione ferroviaria della città, ma ne ha ricevuto risposta negativa. Ricordiamo al riguardo ... che gli impianti ferroviari costituiscono un grave sbarramento alle comunicazioni tra la città e il litorale, e un fastidioso intralcio al movimento turistico e balneare. La completa mancanza di passaggi efficienti non al livello e il grandissimo numero di convogli transiti per l'importante nodo ferroviario, cui convengono la linea padana e quella adriatica, creano al più importante centro balneare dell'Adriatico e forse di tutta Italia, delle condizioni di inferiorità rispetto a numerosissimi altri centri molto più modesti, che sono stati già da tempo dotati di sovra e sottopassaggi, di uscite verso mare direttamente dal piano di stazione e fatte oggetto di altre provvidenze che ne hanno favorito l'attività balneare e turistica. Siamo certi che il Mini-

¹⁰² Ivi, p.96.

¹⁰³ RIGOTTI, *Concorso per il Piano regolatore di Rimini. Il progetto vincitore* ..., 1935, cit., p.97. La Commissione giudicatrice era formata da rappresentanti del Comune di Rimini, del Genio Civile di Forlì (ing. Virgilio Stramigioli); dal rappresentante della Soprintendenza ai Monumenti di Bologna, Carlo Calzecchi; e dall'architetto Piero Bottoni di Milano.

¹⁰⁴ RIGOTTI, *Concorso per il Piano regolatore di Rimini. Il progetto vincitore* ..., 1935, cit., p.101. Ancora su «Urbanistica» compariva nel "Notiziario" di maggio-giugno, 1935 (p.184), curato da Vincenzo Civico, l'avviso che «in occasione delle Idi di marzo è stata inaugurata, nel salone dell'Arengo, la Mostra del progetto vincitore del recente Concorso nazionale per il Piano regolatore (ingegneri Belli, Borgnino, Civico, Ortensi e Pucci) composto di 19 grandi tavole e quella delle principali opere compiute o in corso da parte del Comune». E di lì a poco, anticipando le previsioni di Piano: «Sistemazioni di Piano regolatore. Sono in corso, o già ultimati, importanti sistemazioni di Piano regolatore, tra cui ricordiamo [verso Sud] la costruzione del terzo tronco di Lungomare, fino a incrociare il viale Tripoli, in corrispondenza del quale sorgerà il vasto, elegante piazzale a mare. Il prolungamento del Lungomare permette il rapido accesso al lido dai quartieri periferici e dalle strade del forese .. Poi la costruzione del nuovo ponte sul Marecchia ... [così che, verso Nord] dalle strade nazionali di Bologna e Ravenna si giungerà rapidamente al litorale e alla zona dei bagni» (in V.Civico, *Notiziario urbanistico. Rimini*, «Urbanistica», 4, luglio-agosto, 1935, p.270).

stero delle Comunicazioni vorrà tornare sulla sua attuale decisione e provvedere nei limiti del possibile alla graduale sistemazione ferroviaria di Rimini »¹⁰⁵.

Nel 1937, l'attentissimo Vincenzo Civico – che, essendo stato coinvolto in prima persona nella vicenda del Concorso comunale, non mancava di porre continua attenzione alle vicende riminesi – segnalava sulle pagine di «Urbanistica» lo sviluppo che stava avendo in quegli anni la frazione del Comune che si mostrava più dinamica, Bellaria, anche se

«notevole è l'incremento urbanistico ed edilizio dei vari centri balneari che formano il litorale di Rimini, quali Miramare, Bellariva, San Giuliano al Mare, Viserba, Viserbella, Torre Pedrera, Igea Marina e Bellaria»¹⁰⁶.

Notava infatti Civico

«in particolare è da segnalare il fervido sviluppo di Bellaria, che conclude a Nord la spiaggia di Rimini e che va assumendo rapidamente proprie spiccate caratteristiche e conquistando una sempre più netta autonomia. Tra le più recenti e importanti sistemazioni urbanistiche sono da ricordare: 1) la creazione della nuova vasta piazza della Chiesa, appena terminata di costruire, il margine alla arteria principale che, diramandosi dalla statale Adriatica, adduce al mare in corrispondenza dell'abitato; piazza che è destinata ad assumere nel prossimo futuro le funzioni di nuovo centro cittadino, razionalmente ubicato a metà strada tra il vecchio nucleo e la stazione ferroviaria; 2) la costruzione già compiuta o di prossimo inizio, di nuovi complessi alberghieri, tra i quali un nuovo importante edificio capace di 100 letti e numerosi altri alberghi e pensioni».

3.2. Piani regolatori comunali per centri di Soggiorno e Turismo 'minori'

Nonostante l'invito diramato da Giuseppe Palatini dalle pagine del numero di «Urbanistica» dell'estate del 1935¹⁰⁷, i casi di Comuni pur dichiarati "Luoghi di cura, soggiorno e turismo", che a quella data ave-

vano approntato un Piano regolatore ad obbligo di Legge del 1926, erano ancora pochi¹⁰⁸. Il tema era complesso perché richiedeva all'Urbanistica di adattare una scalarità che non era solo dimensionale, ma anche qualitativa, nei confronti delle previsioni dei "Centri minori", come sottolineava Vincenzo Civico:

«l'Urbanistica italiana è stata finora attratta dalle grandi città, trascurando se non ignorando i centri minori. Molti concorsi per Piani regolatori di piccole città hanno rilevato una tendenza a trattare ogni piccolo centro come una piccola metropoli. Tendenza che va subito stroncata cercando di parlare, per i piccoli centri, non di Piano regolatore, ma di "Regolamento urbanistico" ... dato che nella maggior parte dei casi si potrà fare a meno di bandire concorsi nazionali ... Però in ogni caso non basta un tecnico qualunque, minore o maggiore, occorre quel tecnico che dell'Urbanistica sia padrone ... È tempo di considerare dunque, attentamente, l'Urbanistica dei centri minori: senza esagerazioni, ma anche senza preconcetti. Una Urbanistica sana, pratica, realistica, proporzionata alle esigenze ed alla capacità dei singoli centri»¹⁰⁹.

La prospettiva auspicata da Civico, da Giorgio Rigotti e dalla Redazione di «Urbanistica» era quella della calibratura degli studi rispetto all'importanza del Centro, ma, nel caso della Stazioni di cura e soggiorno l'obbligatorietà del Piano regolatore imposta dalla Legge esulava da tutte le considerazioni dimensionali.

Non a caso lo stesso Civico, sulla sua rubrica "Notiziario d'Urbanistica" (sempre edita su «Urbanistica»), annoverava svariati casi tra quelle previsioni per Luoghi di cura e soggiorno, come "Lignano Adriatico (Udine)":

«È in corso di approvazione il Piano Regolatore Generale di Lignano Adriatico, recentemente dichiarata "Stazione di soggiorno". Il progetto, redatto dall'ing. Pievattolo dell'Ufficio Tecnico provinciale", prevede l'opportuna attrezzatura turistica e balneare del bel lido di Lignano, posto sull'estrema punta del Tagliamento, tra la laguna di Marano e l'Alto Adriatico e che diverrà sicuramente una delle più

105 V.CIVICO, *Rimini. Per la sistemazione ferroviaria*, «Urbanistica», 4, luglio-agosto, 1937, p.285.

106 V.CIVICO, *Notiziario urbanistico. Rimini. Bellaria. Sviluppo urbanistico*, «Urbanistica», 6, novembre-dicembre, 1937, p.441.

107 G.PALATINI, *Urbanistica di Centri di cura, soggiorno e turismo*, «Urbanistica», 4, luglio-agosto, 1935, pp.86 e segg.

108 In generale, e non per gli obblighi legati alla direttiva di Dichiarazione di un centro quale "Luogo di cura, soggiorno e turismo", ma comunque in maniera efficace anche a quegli effetti, VICENZO CIVICO stilava nel 1933 una lista di città «non capoluoghi» alla luce della loro "Situazione urbanistica ... nell'attesa della nuova Legge" («Urbanistica», 5, settembre-ottobre, 1933, pp.171-172). Tra di esse figurava: «Campione: Piano regolatore redatto dall'arch. Muzio in corso di approvazione; Chianciano: autorizzato Piano regolatore con Legge del 27 dicembre 1927. Progetto redatto dall'architetto Cancellotti; Fiuggi: Piano regolatore redatto dall'arch. Paniconi; Porretta Terme: Piano regolatore autorizzato con Legge 25 novembre 1926, approvato con Regio Decreto 22 dicembre 1930, autore ing. Battelli; Rimini: in atto il Concorso nazionale per il Piano regolatore; Salsomaggiore: Piano regolatore autorizzato con Legge 25 novembre 1926, approvato con Regio Decreto 24 luglio 1931, autore ing. Cesare Chiodi. Durata 25 anni; Sanremo: Piano regolatore affidato all'arch. Piacentini; Tirrenia: aggiudicato recentemente concorso nazionale per il Piano regolatore».

109 A.G.RIGOTTI, Recensione a V.Civico, *Piano regolatore e Regolamento urbanistico*, in "La proprietà edilizia italiana", 1-3, [1936], pp. 49-57, «Urbanistica», 4, luglio-agosto, 1936, p.209.

belle spiagge del Friuli. Già importanti opere sono in corso per creare la possibilità di un rapido sviluppo edilizio. Ricordiamo: la costruzione del Lungomare di Lignano; la creazione di una bella pineta lungo il litorale; la costruzione della strada statale 14 presso Latisana fino a Lignano; oltre a notevoli opere per il completamento della bonifica idraulica della zona e la difesa della spiaggia»¹¹⁰.

Sempre nel 1935, a mo' di paradigma, si poneva anche la segnalazione del "Piano regolatore di Riccione":

«la "Commissione consultiva per il Piano regolatore", recentemente istituita dal Comune, ha tenuto varie riunioni, fissando le direttive generali del Piano regolatore, la cui redazione sarà affidata ad un gruppo di tecnici, con la collaborazione dell'Ingegnere capo del Comune. La "Commissione" ha particolarmente curato il centro della stazione balneare, in relazione specialmente ai collegamenti con la periferia e le grandi arterie nazionali di traffico, ed ha segnalato la necessità di conservare gelosamente e di ampliare costantemente le zone a verde, che sono una delle più belle e ricercate caratteristiche della magnifica spiaggia di Riccione»¹¹¹.

La "perla verde dell'Adriatico", che godeva anche di essere "la spiaggia dei Mussolini", necessitava, insomma, di una precisa pianificazione comunale che ne valorizzasse le attrattive turistiche (spiaggia e verde), permettendone uno sviluppo razionale. Nel 1940 alcune opere risultavano compiute:

«è stata condotta a termine una interessante sistemazione di Piano regolatore, che assume notevole importanza nel quadro generale dell'assetto della bella cittadina balneare. Il piccone ha lavorato energicamente per eliminare definitivamente il gruppo di circa venti edifici, alcuni dei quali in deprecabili condizioni igieniche, che congestionavano tutta la zona tra i giardini pubblici e il viale Ceccarini: è stato così possibile creare una nuova, ampia arteria, in raddoppio dello stesso viale Ceccarini, con sensibile beneficio per il traffico ed ampliare notevolmente i giardini, opera questa di grande importanza per una città che si vanta giustamente di essere "la perla verde dell'Adriatico"»¹¹².

Non poteva mancare, ovviamente, una certa attenzione anche per il litorale toscano, seppur non con

la stessa frequenza che «Urbanistica» dedicava alle coste adriatiche. In particolare per Viareggio, «che costituisce un esempio di perfezione organizzativa dei luoghi di cura»¹¹³, nel 1934

«è stata costituita una apposita Commissione ministeriale con l'incarico di studiare il problema del porto e quello progressiva erosione del Lido di Ponente. La Commissione ha già portato molto avanti i suoi studi e saranno al più presto adottati i provvedimenti necessari per arrestare l'erosione e per dotare la città di un piccolo porto velico, contemperando gli interessi marittimi con quelli balneari»¹¹⁴.

Ancora nel 1938 la città versiliese vedeva il progetto di "Importanti sistemazioni urbanistiche" che richiedevano addirittura il parere di Gustavo Giovannoni e di Marcello Piacentini:

«si sono recati a Viareggio le LL.EE. Gustavo Giovannoni e Marcello Piacentini, su incarico del Ministro dell'Educazione Nazionale, per l'esame in loco del "Piani di sistemazione dei nuovi stabilimenti balneari" nel tratto Marco Polo-Fossa Abate e per l'esame del progetto di prolungamento del viale Buonarroti e di valorizzazione del tratto a mare della pineta e della zona circostante il Fosso dell'Abate. I risultati della visita saranno sottoposti all'approvazione della speciale "Consulta Ministeriale" presieduta da S.E. Bottai dopo di che si inizieranno senz'altro queste importantissime realizzazioni del "Piano regolatore" di Viareggio»¹¹⁵.

Nel 1941 non si era giunti ancora alla redazione di un Piano regolatore generale definitivo e si continuava con l'ennesima Commissione:

«è stata costituita una speciale Commissione per la elaborazione del nuovo "Piano regolatore generale" della città, presieduta dall'accademico d'Italia Gustavo Giovannoni e composta dal prof.ing. Carlo Roccatelli, prof.arch. Raffaello Brizzi, arch. Riccardo Pacini, prof. Ercole Rivalta, ing. Arch. Alfredo Belluomini, ing. Rossetti, ing. Tabellini [e le varie Autorità] ... la Commissione ha già proceduto ad un completo esame dei maggiori problemi urbanistici della città ed ha tracciato le direttive per la loro soluzione. È stata così adottata la determinazione di spostare a monte la statale Aurelia, al fine di deviare dall'abitato il traffico pesante e di consentire

110 V.CIVICO, *Notiziario urbanistico. Lignano Adriatico (Udine)*, «Urbanistica», 4, luglio-agosto, 1935, p.268.

111 V.CIVICO, *Notiziario urbanistico. Riccione (Forlì)*, «Urbanistica», 4, luglio-agosto, 1935, p.270.

112 V.CIVICO, *Notiziario urbanistico. Riccione. Una importante sistemazione di Piano regolatore*, «Urbanistica», 4, luglio-agosto, 1940, p.203.

113 Recensione a Eliseo Marzi, *L'autostrada Firenze-Viareggio*, in "Firenze. Rassegna mensile del Comune", agosto, 1932, «Urbanistica», 6, novembre-dicembre, 1932, p.30.

114 V.CIVICO, *Notiziario urbanistico. Viareggio. Una importante sistemazione di Piano regolatore*, «Urbanistica», 6, novembre-dicembre, 1934, p.353.

115 V.CIVICO, *Notiziario urbanistico. Viareggio. Importanti sistemazioni urbanistiche*, «Urbanistica», 2, marzo-aprile, 1938, p.114.

alla città di espandersi nella vasta zona occupata dal tracciato attuale della strada; è stato risolto il problema della sistemazione delle maggiori arterie di accesso alla città nonché quello del collegamento tra la nuova stazione ferroviaria e le principali arterie cittadine; è stato previsto il completamento della “Città-giardino” e designate le zone da destinarsi alla edilizia popolare, alle industrie, agli impianti portuali. Sono stati anche presi in esame altri importanti problemi, sia dal lato turistico, sia da quello dei pubblici impianti e servizi e sono state anche precisate le località nelle quali dovranno sorgere il campo sportivo, l'ippodromo e gli altri impianti sportivi, i nuovi macelli e il mercato orto-frutticolo. L'Ufficio Tecnico del Comune è stato incaricato di redigere il progetto concreto del Piano regolatore, in base alle precise direttive sopra elencate. Il progetto stesso verrà sottoposto alla Commissione di cui sopra per l'esame e la definitiva elaborazione, dopo di che il nuovo Piano regolatore verrà inviato alla superiore approvazione a Norma di Legge»¹¹⁶.

Per quanto riguarda i centri termali, tra i più noti c'era sicuramente Salsomaggiore, presso Parma, cittadina per la quale, tra il 1926 e il 1931¹¹⁷, era stato redatto un Piano dall'ingegner Cesare Chiodi:

«la ridente cittadina posta in una conca dei colli parmensi ha ormai da qualche decennio una rinomanza internazionale. Sono trascorsi ottantacinque anni da quando, nel 1849, veniva aperto il primo modestissimo stabilimento termale ... Dai 14.899 ospiti del 1911 si è passati ai 29.940 del 1926 ... Lo sviluppo della città richiedeva da tempo un preciso ed organico ordinamento ... finché soltanto nel 1926 ... si diede incarico di redigere il Piano regolatore all'ing. prof. Cesare Chiodi ... che studiò un preciso, chiaro ed esauriente progetto, che ebbe la superiore approvazione e fu sanzionato con apposito Decreto Legge in data 24 luglio 1931 ... l'Autore espresse e sostenne quei concetti di moderna organizzazione urbanistica, di specializzazione edilizia per zone, di particolari necessità legislative»¹¹⁸.

In concreto

«si trattava di conciliare le diverse esigenze imposte dalle due forme di attività: di conciliare cioè i requisiti di comodità, di decoro, d'igiene relativi alla periodica permanenza di una numerosa colonia

bagnante, con le necessità speciali richieste dalle industrie, che danno lavoro a non poca parte delle popolazione stabile. Criterio quindi fondamentale assunto dal Progettista ... è stato quello della specializzazione edilizia per zone secondo la destinazione ... Così la città ... è stata suddivisa in zone a seconda delle varie destinazioni: zona di ritrovo della colonia bagnante ... attorno ai principali stabilimenti termali del centro; zona per luoghi di cura per le categorie meno abbienti ... zona delle abitazioni e degli alberghi ... zona industriale ... A tale zonizzazione, definita per “destinazione delle aree fabbricabili” sia accompagna l'altra, importantissima, definita “per intensità e modo di sfruttamento edilizio».

Poi

«particolari norme architettoniche completano lo studio e la soluzione dei problemi edilizi. Esse riguardano alcune delle sistemazioni previste nel centro cittadino e l'assetto estetico dei punti più importanti (piazzali, imbocchi di strade, ecc) del nuovo tracciato urbano. Il Comune ha facoltà d'imporre certi “profili regolatori” a cui dovranno uniformarsi in alzato gli edifici che sorgeranno in fregio a determinate piazze; così pure ha facoltà d'imporre la costruzione di portici, oppure l'arretramento dei fabbricati dal ciglio stradale».

Ancora nel 1939 Salsomaggiore era interessata, tra le segnalazioni di Civico, a un “*Concorso nazionale per la sistemazione delle Terme*”. Non si trattava, in questo caso, di un Piano regolatore generale e neppure di un Piano particolareggiato, ma era evidente come un intervento di valore prettamente architettonico fosse in grado di mutare il ‘cuore nevralgico’ del Centro anche dal punto di vista dell'impatto urbano:

«le Regie Terme di Salsomaggiore hanno indetto un Concorso nazionale tra Ingegneri e Architetti per la progettazione e sistemazione edilizia di tutto il fronte di fabbricati che sorgono dinanzi al prospetto principale dell'edificio delle terme “Lorenzo Barzieri”. I progetti dovranno essere consegnati entro le ore 24 del 31 maggio 1939; verrà assegnato un premio indivisibile di lire 10.000»¹¹⁹.

Si trattava dunque di una sorta di completamento, laddove la realizzazione di un fronte architettonico, in connessione con quello frontaliero delle Terme

116 V.CIVICO, *Notiziario urbanistico. Viareggio. Il nuovo “Piano regolatore generale” della città*, «Urbanistica», 2, marzo-aprile, 1941, p.66.

117 Lo ricordava V.CIVICO, *La situazione urbanistica delle principali città italiane nell'attesa della nuova Legge*, «Urbanistica», 5, settembre-ottobre, 1933, p.172: «Piano regolatore autorizzato con Legge 26 novembre 1926, approvato con Regio Decreto 24 luglio 1931, autore ing. Cesare Chiodi. Durata 25 anni».

118 C.CHIODI, *Il Piano regolatore di Salsomaggiore*, «Urbanistica», 4, luglio-agosto, 1934, pp.220-226.

119 V.CIVICO, *Notiziario urbanistico. Salsomaggiore. Concorso nazionale per la sistemazione delle Terme*, «Urbanistica», 1, gennaio-febbraio, 1939, p.61. L'anno precedente: *Concessione di un contributo straordinario a favore del Comune ... di Salsomaggiore (Legge 11 aprile 1938)*, «Urbanistica», 5, settembre-ottobre, 1938, Diritto urbanistico, nr.100, p.XXXVII.

liberty, costituiva un nuovo ambiente dal deciso impatto urbano.

Sempre per le stazioni termali, nel 1940 «Urbanistica» segnalava il nuovo Piano regolatore di Abano Terme, in provincia di Padova:

«è in corso di avanzata elaborazione, da parte dell'Ufficio Tecnico del Comune, il progetto del nuovo "Piano regolatore generale" dell'importante stazione di Cura, sulla base delle attuali esigenze, tenendo presenti anche i due precedenti progetti elaborati dall'arch. Torres e dall'ing. Hellmann. Il nuovo Piano rivede innanzitutto una razionale sistemazione di tutta la parte più importante della zona termale e precisamente quella compresa tra viale delle Terme, viale verso Montegrotto, viale verso Monteortone, strada verso Torreglia e tutte le altre radiali che si dipartono dal centro termale. È prevista anche la creazione di una circonvallazione, per evitare che l'intenso traffico di transito, e soprattutto quello pesante e quello agricolo, sia ancora costretto a passare come attualmente lungo la principale arteria delle Terme. È prevista anche la costruzione di un viale di rapida e diretta comunicazione tra il centro e la nuova stazione ferroviaria. Anche nell'abitato esistente il progetto prevede alcuni ritocchi, intesi a rendere sempre più attraente il frequentatissimo luogo di Cura»¹²⁰.

Si potevano individuare peculiarità di un'Urbanistica per la Villeggiatura nei luoghi termali? I principi apparivano gli stessi di altri interventi (necessità di un Piano regolatore generale; organizzazione della viabilità soprattutto), ma certo che il 'nucleo' termale veniva a costituire, anche rispetto ai centri balneari dove quel nucleo era 'disteso' lungo la costa, un elemento puntuale attorno al quale, corporativisticamente si incentrava l'interesse e che, quindi, sia dal punto di vista della viabilità (che doveva diventare 'specialistica'), sia anche dell'Estetica urbana, richiedeva peculiari attenzioni progettuali.

Che era poi quanto si tentava di realizzare da tempo in centri importanti e soprattutto dalla vocazionalità articolata (balneare ma soprattutto industriale) come nel caso di Genova.

A Pegli l'«Allargamento della via Aurelia e la costruzione della Passeggiata a mare» si poneva come un problema al contempo «locale e regionale-nazionale»

«per la strettoia delle via Aurelia ... La Consulta ha ora approvato l'allargamento a m.12-15 della strada di corsa per km 1.2 colla demolizione dei caseggiati a mare e la costruzione di un'ampia passeggiata a

mare di km 2 larga normalmente 10 m. Tale strada e passeggiata permetterà anche la migliore sistemazione di stabilimenti balneari e tra l'altro di uno stabilimento balneare tipo»¹²¹.

Ma nel 1937 era tutto il quartiere di Albaro a venir interessato da un Piano

«il nuovo "Piano regolatore" della regione di Albaro in Genova ... [mostra] la coraggiosa adozione di un'efficace zonizzazione e specializzazione di quartiere, che potrà essere portata ad esempio alle città italiane finora restie all'effettiva applicazione di tale principio di tutela ... perché [in genere] alla stesura del Piano definitivo le buone intenzioni risultano svanite»¹²².

Infatti

«la regione di Albaro in Genova (san Francesco e San Martino), una tra le più ridenti della Riviera, era fino al secolo passato una regione di ville suburbane ... Il litorale è tra i più pittoreschi ... ma la zona è stata assalita dalla fabbricazione negli ultimi anni come ideale zona residenziale ... e ora il Comune ha deciso di sostituire il vecchio Piano regolatore e di ampliamento del 1914, ancorché non scaduto, con uno nuovo ... Al bel corso Italia sul mare ... il nuovo Piano aggiunge un'arteria principale ... e l'antica via Albaro, e poi Pisa, continuerà intatta, ma decongestionata dal traffico a servire le ville immutate ... e così le prime due strade accentueranno il loro carattere residenziale e di passeggiata ... Il Piano poi adotta il concetto ... che l'abbandono dei tracciati rettilinei comportanti rilevati e trincee, paesisticamente assolutamente negativi, per altri curvi ... Le primitive strade strette e sinuose, incassate tra muri alti che seguono il crinale delle colline, le caratteristiche "creuse" claustrali e mediterranee, sono dal nuovo Piano conservate».

Ovviamente alla zona non si sarebbe mai potuto restituire il carattere premoderno né riuscire a riportare gli antichi visitatori, ma si poteva certamente raggiungere una maggior qualità urbana.

Una prospettiva dello sviluppo turistico che coinvolgeva, già da tempo, molti centri urbani e che si era rivolta anche ai territori d'Oltremare.

A Rodi, nelle isole italiane dell'Egeo, si puntava a lanciare turisticamente la città, per cui, anche senza un Piano regolatore precisamente coordinato, Vincenzo Civico sottolineava come le «Opere dell'anno XIII» concorressero comunque alla valorizzazione

120 V.CIVICO, *Notiziario urbanistico. Abano. Elaborazione del nuovo Piano regolatore della città*, «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1940, p.140.

121 M. DE REGE, *Genova. Allargamento della via Aurelia e la costruzione della Passeggiata a Mare a Pegli*, «Genova», agosto, 1934, p.690 in «Urbanistica», 6, novembre-dicembre, 1934, p.360.

122 M. DE REGE, *Il nuovo Piano regolatore e di ampliamento di Albaro - Genova*, «Urbanistica», 1, gennaio-febbraio, 1937, pp.40-45.

del centro per la Villeggiatura:

«ricordiamo tra le principali opere compiute nella città: la creazione della piazza delle Terme ... la costruzione del Lungomare di Acandia ... la sistemazione della passeggiata della Punta ... il completamento del Lungomare di Brussa e la costruzione del parco omonimo; la sistemazione del giardino del Museo»¹²³.

Qualche anno dopo, nel 1937, sempre Civico informava i Lettori di «Urbanistica» dei progressi dell'espansione rodiota:

«numerose e importanti sistemazioni di Piano regolatore sono state condotte a termine ... Ancora più interessanti sono i lavori tuttora in corso ... tra i quali ricordiamo la sistemazione del Castello»¹²⁴.

Le segnalazioni di interventi in “Luoghi di cura, soggiorno e turismo”, dunque si susseguivano e continuavano negli anni, anche per le località montane. Nel 1937 era “La creazione del nuovo centro cittadino a Folgaria (Trento)”, per creare un nuovo centro attrezzato di servizi al turismo di montagna:

«sono in corso i lavori per la costruzione della nuova vasta piazza di fronte all'edificio scolastico, dopo aver liberato il terreno da alcune vecchie costruzioni e compiute la sistemazione con lavori di riporto e con muri di sostegno. La nuova piazza è destinata ad assolvere la funzione di nuovo centro cittadino; sia perché ad essa farà direttamente capo il traffico turistico, notevolissimo della stagione estiva, sia perché essa verrà contornata di nuovi edifici pubblici, tra cui la nuova sede dell'Azienda della Strada, gli uffici turistici ed altri già progettati. La strada diverrà anche il capolinea di servizi pubblici automobilistici ed offrirà sufficiente spazio di sosta e di smistamento ai veicoli privati. La piazza verrà sistemata a verde, con alberate e aiuole, completando così il suo ridente aspetto moderno»¹²⁵.

3.3. Il caso dei piccoli Comuni turistici di montagna e dell'impossibilità di avere un Piano regolatore

Un caso particolarmente complesso, ma piuttosto diffuso in Italia, era quello di piccoli Comuni montani che, pur avendo un notevole flusso turistico, non potevano dotarsi di un Piano regolatore che disciplinasse espansioni, protezioni, tutele e sviluppi

proprio a causa della loro piccola dimensione. Un problema non da poco perché all'Urbanistica e dunque alle Pubbliche Amministrazioni in quel caso risultava difficile compiere qualsiasi pianificazione organica e i rischi per le Bellezze naturali, lasciando tutta l'iniziativa ai privati, divenivano sempre più evidenti.

Una tale situazione veniva denunciata dall'ing. Arialdo Daverio che da anni combatteva in Provincia di Novara, ai piedi del Monte Rosa, una strenua battaglia per dotare tutta la valle di Macugnaga di un unico strumento pianificatorio. E la Redazione di «Urbanistica» poneva in evidenza il problema, visto che nessun Comune della valle aveva la ‘forza’ contrattuale per vedersi iscritto nella lista ufficiale dei “Luoghi di cura e soggiorno”.

Così, mentre a Verbania si era risolto il problema,

«il Governo ha voluto unificare i due Comuni di Intra e di Pallanza creando il nuovo centro di Verbania»¹²⁶, per i piccoli centri del Novarese, Daverio pubblicava un nuovo studio sulla situazione - “*Urbanistica turistica. Per un Piano regolatore della Valle di Macugnaga (Novara)*”¹²⁷ - sperando di sensibilizzare le Autorità governative per l'uscita di una Legge che prevedesse almeno la redazione di un “Piano territoriale” se non “paesistico”:

«premessa una descrizione del tratto superiore della valle, ed in particolare della frazione Staffa [di Macugnaga] ove termina attualmente la strada carrozzabile ed ove si ha il maggiore sviluppo edilizio (con ben 328 letti per ospiti, il massimo per paesi di montagna della Provincia di Novara), l'Autore pone il problema della continuazione della strada [fino a] Pecetto, centro attualmente il più importante sotto l'aspetto agricolo pastorale e di massimo interesse dal lato paesistico ... E tale strada ... dovrebbe contenere una strada automobilistica e lateralmente, divisa da una steccinata, una pedonale per la passeggiata dei villeggianti ... Inoltre occorre risolvere il problema urbanistico oltre dal lato turistico ... anche studiando la strada nel suo tracciato contemporaneamente al futuro sviluppo edilizio, per evitare gli inconvenienti prodotti a Staffa attorno alla carrozzabile, tenendo nel massimo conto l'ambiente naturale, con le sue case di legno, i prati, i boschi il Monte Rosa ... Ma occorre risolvere il problema urbanistico anche dal punto di vista agricolo, pastorale, idroelettrico, minerario, militare in relazione

123 V.CIVICO, *Notiziario urbanistico. Rodi. Opere dell'anno XIII*, «Urbanistica», 6, novembre-dicembre, 1935, p.374.

124 V.CIVICO, *Notiziario urbanistico. Rodi. Sistemazione di Piano regolatore*, «Urbanistica», 6, novembre-dicembre, 1937, p.441.

125 V.CIVICO, *Notiziario urbanistico. Folgaria (Trento). La creazione del nuovo centro cittadino*, «Urbanistica», 1, gennaio-febbraio, 1937, p.50.

126 V.CIVICO, *Notiziario urbanistico. Verbania*, «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1939, p.197.

127 S.MOLLI, Recensione a A. Daverio, *Per un Piano regolatore della valle di Macugnaga (Novara)*, in “Italia Giovane”, 22 ottobre 1938, «Urbanistica», 5, settembre-ottobre, 1938, pp.327-328.

particolarmente al grave fattore dello “spopolamento montano”, assai acuto nella zona di Macugnaga ed avente origine economica».

Sempre nel Novarese erano svariate stazioni climatiche ma in particolare

«Domodossola è notevole centro commerciale ed industriale, nonché turistico ... Pallanza fu senza dubbio in passato il maggior centro di attrazione del forestiero sul lago maggiore e costituisce una specie di magnifico scenario che si gode principalmente da Stresa ... A Stresa l'unica risorsa è costituita dall'industria del forestiero: ed è all'uopo idoneamente attrezzata con alberghi di qualunque importanza ... Baveno è località di Cura e Soggiorno e Turismo ed oltre ad una adeguata attrezzatura alberghiera possiede una stazione idrominerale ... Anche Orta vive esclusivamente dell'attività turistica .. È ovvio che dei piccoli Comuni dal punto di vista urbanistico non posso presentare dei “Regolamenti” mastodontici ... quanto piuttosto “Regolamenti-tipo” da proporre alle varie Amministrazioni comunali ... E i “Regolamenti edilizi” dei centri principali, cittadine e località turistiche dovrebbero senz'altro sancire che le costruzioni edilizie debbono essere progettate e dirette esclusivamente da Tecnici laureati ... I Comuni di economia turistica sono quelli in genere dei laghi e delle zone di montagna ... ma non si può non rilevare che le condizioni delle nostre cittadine si appalesano inferiori alle adiacenti svizzere e non si può quindi non auspicare un intervento dello Stato ... I principali centri della Provincia già ebbero a studiare dei Piani regolatori ... e tutte queste iniziative vanno sorrette e guidate ... Occorrerebbe però promuovere i provvedimenti legislativi che agevolino i Comuni nei progetti di sistemazione interna e di ampliamento con special riguardo alle località turistiche»¹²⁸.

Altrettanto importante esempio era il “*Piano di valorizzazione turistica del Comune di Foppolo nelle Prealpi Orobiche (Bergamo)*” segnalato da Annibale e Giorgio Rigotti poiché

«i Piani regolatori dei centri turistici montani sono all'ordine del giorno: dopo i grandi centri sorti sulle Alpi e sugli Appennini, alcuni dei quali di fama internazionale, è la volta dei nuclei minori che vanno attrezzandosi adeguatamente per soddisfare ai bisogni sempre crescenti dello sport per le masse»¹²⁹.

E così,

«l'ing. Eynard, in collaborazione coll'arch. Venezia e il geom. Omacini, ha studiato per l'Ente Provinciale per il Turismo di Bergamo il Piano regolatore

di Foppolo, che è il più alto Comune della Lombardia e adattissimo quale stazione di sport invernali e come luogo di soggiorno estivo. La posizione geografica di Foppolo e la sua vicinanza a Milano fanno sì che la stazione sarà sempre maggiormente frequentata da una clientela di possibilità economiche abbastanza modeste, ma molto numerosa».

Si affacciava un uso turistico ‘di massa’, e per un pubblico non abbiente, che andava disciplinato e organizzato:

«la facile e rapida raggiungibilità dai maggiori centri lombardi (che permette gite giornaliere) agisce in senso opposto ad un grande sviluppo dell'industria alberghiera. Perciò, molto oculatamente, i Progettisti hanno previsto un unico grande albergo di categoria media e di capienza non superiore a 200 letti, da costruirsi però in un secondo tempo, quando cioè l'affluenza dei forestieri sarà già assicurata. Di immediata costruzione è invece un gruppo di ristoranti per la capienza di 300-600 persone, che verrà costruito nelle immediate vicinanze delle piste da sci. Unitamente a questo piccolo nucleo sorgerà anche un piccolo albergo-pensione di 50 letti. A completamento dei servizi di ristoranti è prevista l'istituzione di luoghi di sosta e di ristoro nelle località più discoste dal centro e indicate per bellezza panoramica (Monte Valgussera e Montebello). È pure previsto un certo numero di autorimesse (da 50 a 70 macchine) sistemate sotto l'attuale piano stradale all'arrivo della strada da Valleve. Come impianti meccanici sono state previste una slittovia, due sciovie, che risolvono bene il problema senza impegnare forti capitali. Le possibilità di accesso alla zona di Foppolo sono abbastanza facili, dato che esiste già una strada automobilistica che unisce la località al fondo valle. Questa strada migliorata e sistemata nei punti necessari deve poi essere proseguita fino a quota 1775 m dove verrà sistemato il grande albergo ... Tutto ciò per la valorizzazione di una zona di grande interesse turistico».

Insomma, la Modernità ormai doveva entrare in maniera preponderante anche nei piccoli centri di montagna, non solo attraverso la pianificazione degli impianti turistici, ma anche attraverso la previsione di vie di comunicazione aggiornate che oltre alle strade stesse prevedessero anche garages per le automobili. Tra i riferimenti di Rigotti ai «grandi centri sorti sulle Alpi ... alcuni dei quali di fama internazionale», c'era anche Cortina d'Ampezzo per la quale, nel 1939 «è stato pubblicato a norma di Legge ed inviato alla superiore approvazione il “Piano regolatore generale” della città, elaborato dagli ingegneri Palatini e

128 W.TORRI, *Analisi urbanistiche. Condizioni urbanistiche del Novarese*, «Urbanistica», 6, novembre-dicembre, 1937, pp.382-129 A. e G. RIGOTTI, *Valorizzazione turistica di Foppolo*, Recensione a Ente Provinciale del Turismo di Bergamo, *Piano di valorizzazione turistica del Comune di Foppolo nelle Prealpi Orobiche (Bergamo)*, (Bergamo, 1938), «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1939, pp.204-205.

Giacobbi e dall'architetto Ghedina, e recante la data del 31 gennaio 1938»¹³⁰.

A Cortina veniva dedicato poi un intervento di Giulio Roisecco che riassumeva quanto elaborato in sede di progetto da Mario Ghedina, Giuseppe Palantini e Mario Giacobbi:

«com'è noto Cortina ... - che sorge ai lati della via di Allemagna (transito naturale che da secoli costituisce la più importante via di comunicazione della zona ... e nel fondo della valle che il fiume Boite solca ... [all'incrocio di questa valle con quella] Dolomitica - ... è la migliore e più attrezzata sede di sport invernali d'Italia e una delle maggiori d'Europa; è inoltre uno dei più apprezzati centri turistici di soggiorno e d'alpinismo. Ha dunque speciali caratteristiche, che sono proprie di tutti i centri turistici, caratteristiche il cui aspetto fondamentale è costituito dal movimento fluttuante della popolazione, che normalmente ha i suoi punti di massimo nelle stagioni invernali ed estiva ... Occorre dunque studiare un piano di vincolo sportivo e panoramico nel quale inquadrare il "Piano regolatore e di ampliamento", un piano che provvedesse alla sistemazione delle zone sportive, alla valorizzazione delle Bellezze naturali e alla loro tutela la quale, si noti bene, è spesso in contrasto con le esigenze dell'edilizia privata»¹³¹.

Dunque

«l'architetto Ghedina, nativo di Cortina ... fu incaricato del progetto di "Vincolo sportivo e panoramico" cui fece seguito, distanza di un anno, il "Piano regolatore del centro urbano" ... affiancato dagli ingegneri Palantini e Giacobbi ... Il "Piano di vincolo sportivo e panoramico" riguarda tanto gli impianti esistenti quanto e soprattutto quelli in progetto ... [prevedendo] uno Stadio olimpico dello sci; una Pista di guidoslitta; Pattinaggio di velocità; Chilometro lanciato; Campi scuola; Stadio olimpico del ghiaccio; Pattinaggio; Trampolino del salto; Piste da sci e Villaggio olimpionico .. che richiedono particolari collegamenti tra loro, con il centro abitato e con le arterie che vi adducono ... che hanno andamento perpendicolare delle strade ... si legano all'andamento del terreno ... e interessano strisce di terreno di più chilometri che incidono profondamente la zona di Piano regolatore ... vietando in esse ogni attività edilizia».

Ancora

«il "Piano di vincolo panoramico" prende le mosse da considerazioni di rispetto per le visuali panoramiche della Conca di Cortina ... ha inteso distribuire e

limitare l'altezza degli edifici ... conducendo inoltre attraverso i punti di maggior interesse panoramico le maggiori arterie di transito ... utilizzando le strade esistenti, rispettando le curve di livello».

Dunque

«è stata [ristudiata] la viabilità progettando sulla direttrice principale di traffico Nord-Sud il raddoppio della Statale esistente ... vi è poi un Panoramica di nuova progettazione ... Poi alcuni raccordi viari integrano le provvidenze intese a risolvere i problemi dei traffici in transito ... mentre la viabilità del nucleo centrale, basata su una doppia forcella ... determina un rapido e comodo accesso al centro ... Nel punto in cui le due forcelle si saldano i Progettisti hanno creato intorno alla Chiesa una piazza spaziosa ... un ampio viale che conduce alla stazione ... e un'ulteriore arteria il cui andamento non si discosta dalla direzione base dell'abitato ... Poiché Cortina risulta un agglomerato centrale di forma allungata intorno al quale gravitano vari gruppi minori di poche case a carattere rurale o signorile, gli Autori hanno voluto, molto saggiamente, lasciare inalterata codesta speciale qualità. [Dal punto di vista della Zonizzazione] l'ampliamento è stato suddiviso in quattro zone ... (intensiva, semintensiva e a ville) ... mentre nella quarta potranno sorgere nuclei, sempre isolati, purché a distanza uno dall'altro non inferiore ai 350 metri ... Le parti intensiva e semintensiva del Piano sono destinate a completare il nucleo centrale ... ma l'altezza massima delle nuove costruzioni non oltrepasserà i 15 metri e per quella a ville i 3 piani ... La zona a ville, pur consentendo la costruzione, dovrà conservare aspetto a parco».

Per le infrastrutture ricettive

«gli alberghi potranno essere costruiti in ciascuna delle zone descritte e quanto all'altezza, essa verrà precisata caso per caso, restando però tassativamente stabilito che, nella zona semintensiva, qualora gli edifici superino i limiti di altezza fissati per essa, dovranno distare almeno 10 metri da ogni altra costruzione. Assai interessante, poi, è il divieto di recinzione di tutte le costruzioni ... per eliminare l'eventualità di gravi incidenti ... per ostacoli o sbracciamenti che la neve occulta».

Lodava dunque Roisecco la capacità mostrata dagli Autori di risolvere

«insoliti problemi ... trovando soluzioni notevoli per chiarezza e buon gusto ... contribuendo così a potenziare lo sviluppo turistico-sportivo ... in aggiunta alla magnifica posizione naturale».

130 V.CIVICO, *Notiziario urbanistico. Cortina d'Ampezzo*, «Urbanistica», 4, luglio-agosto, 1939, p.241.

131 G.ROISECCO, *Il Piano regolatore di Cortina d'Ampezzo*, «Urbanistica», 4-5, luglio-ottobre, 1941, pp.8-15.

Certo il caso di Cortina era unico, ma bisognava pensare anche a centri che non potevano ambire a diventare addirittura «olimpici». Nel 1942, il tema dei «*Organizzazione dei Centri turistici di alta montagna*» veniva affrontato, su «Urbanistica», da Scipione Tadolini (l'«organizzazione» del Terminillo) che sottolineava come

«nello studio dei Piani regolatori delle stazioni di alta montagna ci si trova di fronte a problemi completamente nuovi ed originali rispetto ai comuni canoni urbanistici. L'esposizione e la conformazione orografica hanno qui un ruolo fondamentale: ci si deve adattare, plasmarsi quasi sul terreno ... L'esperienza poi ci dimostra che, in montagna, salvo il caso di pregi ed attrattive particolari, quali acque minerali e curative, non è possibile uno sviluppo rigoglioso se non per quelle stazioni che possano valersi della doppia stagione, invernale ed estiva ... Oltretutto non è mai consigliabile, specie al di sopra dei 1200 metri, l'impianto di stazioni destinate alla sola stagione estiva [perché antieconomiche] ... Dunque o s'intende impiantare la stazione là dove già esiste un nucleo abitato, che spesso ha anche un limitato avviamento turistico; o ci si trova in zona vergine e libera ... Si dovrà tener presente numerosi fattori che assai difficilmente si potranno trovare d'accordo e favorevoli: 1. Linee di comunicazione e mezzi di accesso; 2. Approvvigionamento idrico; 3. Condizione del terreno; 4. Altitudine, esposizione e venti dominanti; 5. Risorse locali e costo degli approvvigionamenti; 5. Condizioni paesistiche e panoramiche ... Per le *linee di comunicazione* la ferrovia è sempre ... il mezzo di trasporto più economico ... per cui ottima cosa è trovarsi nelle immediate vicinanze di una ferrovia ... ma è la strada la comunicazione unica, fondamentale, che va eseguita con opportuni criteri e accorgimenti ... Per le *condizioni del terreno* ... sono da preferirsi i brevi pianori a mezza costa aperti di lato e riparati negli altri ... oppure gobbe o pendii non troppo ripidi, purché sempre bene esposti ... L'*altitudine* più opportuna per la creazione di un centro di alta montagna può variare a seconda dell'esposizione ... ma occorre far molta attenzione ai livelli medi degli strati nuvolosi e delle nebbie ... È però opportuno, per un buon rendimento estivo, non oltrepassare, ove ci sia, il bosco ... *Approvvigionamento idrico*. La presenza di acqua abbondante è condizione essenziale ... *Esposizioni e venti dominanti*. Sono da preferirsi le esposizioni a Sud e Sud-Ovest specie se riparate dai venti freddi ... Ma occorre un accurato studio dei venti dominanti onde sfuggire le zone battute ... *Condizioni paesistiche e panoramiche*. Occorre guardarsi dalle tentazioni che offrono gli stupendi panorami d'alta montagna ...

perché sono sempre zone troppo scoperte e troppo battute dai venti ... Dunque la situazione panoramica deve essere un criterio importante, ma non preminente di scelta»¹³².

Passando poi a questioni più «tecniche», Tadolini forniva una serie di prescrizioni

«per «il Sistema stradale e traffico» ... per cui la strada di transito dovrà esser lasciata marginale, in modo da evitare i gravi inconvenienti dovuti al traffico di attraversamento ... e tenuto conto che la congestione nei centri montani è alla domenica, con le masse di sportivi affluenti dalle città vicine (con un problema più di parcheggio che di movimento) ... per cui le strade di accesso devono essere di notevole larghezza (m.6 oltre alle banchine) ... *Piazzoli e piazzette* è invece opportuno farne ovunque la condizione del terreno lo permetta senza eccessivo dispendio ... specie con piazzette con piccoli edifici porticati a 2-3 piani da crearsi in mezzo ai singoli aggruppamenti di villini con funzione di piccolo centro commerciale delle singole zone per i servizi di prima necessità ... Per l'*organizzazione e distribuzione dei servizi* si tratta innanzi tutto di fissare quali siano gli scopi preminenti cui la stazione deve rispondere ... se si tratta di un centro prevalentemente invernale è necessario avere la massima cura a che la posizione delle strade e dei fabbricati non danneggi i campi e le piste da sci ... ».

Ne usciva, insomma, un «trattato» della buona progettazione in alta montagna.

Nonostante la situazione bellica fosse ormai segnata e le condizioni anche per le riviste diventassero sempre più difficili, nel dicembre del 1943 usciva l'ultima segnalazione di un Piano regolatore per un centro di montagna, quello di Madonna di Campiglio:

«tra i molti centri turistici alpini della Venezia Tridentina, un posto di primo piano spetta certamente a Madonna di Campiglio, data la sua lunga storia alpinistica e considerati la sua magnifica posizione naturale – tra i due grandi complessi montani delle Dolomiti del Brenta, l'Adamello e la Presanella – e la sua felice ubicazione dei confronti della grande rete autostradale proprio sulla rinomata trasversale centro europea che dalla Pianura padana ... si pone in diretto collegamento con la grande trama dolomitica delle Alpi orientali. Particolarmente opportuna si dimostra pertanto l'iniziativa del Comune di Pinzolo – sul territorio del quale per gran parte sorge il Comprensorio urbanistico e turistico sportivo di Madonna di Campiglio – intesa a dotare tempestivamente la importante località di un adeguato Piano regolatore, che le assicuri quella sistemazione e quello

132 S.TADOLINI, *Urbanistica e organizzazione dei Centri turistici di alta montagna*, «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1942, pp.6-14.

sviluppo che dovranno farne il vero Capoluogo turistico dell'intera regione I problemi urbanistici ... si possono riassumere nella sistemazione del centro urbano e nella futura "città dello sci"¹³³.

Era, per il momento, il 'canto del cigno' della Cultura urbanistica pre-bellica.

3.4. I "borghi festivi" ovvero la speranza di una casa di campagna e di una Villeggiatura per gli operai (1939)

Caso del tutto particolare di insediamenti per la Villeggiatura, anche se temporanea e volta a risolvere problemi sociali di ampio respiro, erano "I borghi festivi", la cui messa a punto, attraverso Giorgio Rigotti, la Redazione di «Urbanistica» auspicava pur nel più ampio contesto della deurbanizzazione e del problema delle grandi concentrazioni operaie. L'esempio veniva prevalentemente dalla Svezia dove si erano pensati quei tipi di "Villaggi":

«l'impostazione generale del grave problema sulle abitazioni operaie si rivolge nella maggior parte dei casi al modo di dare alle famiglie operaie la possibilità di una vita sana a contatto con la Natura. Vennero così creati i villaggi operai, le "Siedlungen" tedesche, le "greenbelt Towns" americane che hanno in comune il punto di partenza, cioè l'intenzione di ricondurre gradualmente il popolo all'amore per la terra dalla quale si era staccata nel miraggio di una facile vita cittadina ... In Italia la soluzione radicale di creare borghi per abitazioni private, staccati nettamente dalle città, viventi di vita semiautonomia, pare non possa sussistere»¹³⁴.

Per questo,

«ne sia prova il fatto che, a parte piccoli e sporadici esperimenti, nessuna realizzazione in grande stile è stata fatta (non conviene qui considerare le imponenti realizzazioni delle Bonifiche Pontine dettate da altre esigenze e rispondenti ad altri scopi). È ben vero che molte città hanno già vicino a loro piccoli centri semirurali che servono ottimamente allo scopo (anche se in maniera non vistosa): ne è prova, per chi ha pratica di Piani regolatori, l'intenso movimento di velocipedi che si ha su date radiali extracittadine, ed il parallelo intenso movimento di passeggeri su treni locali ... Vediamo così che la massa operaia rimane per la massima parte attaccata alla città e non spinta – ed occorrono seri provvedimenti per muovere masse così importanti – verso l'esterno con azione centrifuga, come sarebbe augurabile per il miglioramento della sua vita e per la salvaguardia delle no-

stre città dai pericoli ormai noti, ma forse non ancora abbastanza temuti dell'elefantiasi. Perciò è sempre assillante il problema di dare un alloggio adeguato alle moderne condizioni di vita a queste persone che, come soldati del lavoro, hanno il sacrosanto diritto di godere se non dei lussi, almeno delle necessarie comodità create e risolte dalla civiltà attuale».

In verità

«Enti pubblici, imprese private hanno affrontato il problema per la massima parte unilateralmente e dimenticando troppo spesso l'esistenza di un'altra brillante soluzione data dai borghi, come spesso ricordati e descritti. Nelle nostre città vediamo interi quartieri destinati ad abitazione popolare, costituite da importanti blocchi di case alveari ... Nella migliore delle ipotesi poi queste case ... sono destinate ad una massa di persone che per tenore di vita sottopone tutto a un'usura superiore alla normale ... e dunque deperiscono abbastanza presto ... il complesso familiare dell'operaio ... rimarrà diviso anche nei giorni festivi quando ognuno andrà per proprio conto».

Dunque, il modello del quartiere operaio andava decisamente ripensato, tenendo ben presenti pregi e svantaggi dei casi internazionali.

Già nel 1934, Rigotti nel descrivere la situazione dei quartieri operai svedesi ricordava come «bisogna notare che quasi tutti gli operai svedesi, anche modesti, possiedono una casetta per l'estate»¹³⁵, ma la Redazione di «Urbanistica» aveva comunque sottolineato come quei modelli «sarebbero completamente inadatti da noi». Nel 1939 quella riflessione era ritornata in auge da parte dello stesso Autore, che auspicava, però, che la borgata «non deve essere un complesso urbanistico vistoso. L'Urbanista anzi può limitarsi a cercare la zona servita ... deve spogliarsi della sua qualità precipua di costruttore di cose dureture ... e sceso sulla terra dal suo empireo di Scienza, deve quasi nascondere tra gli alberi delle piccole casette. Perciò la borgata così concepita, direttamente innestata nella Natura, senza grandi attrezzature, senza opere vistose, dovrà quasi scomparire ... Per fare questo non occorre un Piano regolatore»:

«si dovrebbe arrivare a dare all'operaio la sua "casa di campagna" piccola, ma sufficiente per ospitare l'intera famiglia. Perciò può sorgere l'idea di creare nelle vicinanze, anche non immediate, della città dei piccoli borghi aventi caratteristiche speciali, destinati ad ospitare nei periodi festivi le famiglie degli operai normalmente alloggiate nei grandi caseggiati cittadini. E Torino, con il suo fiume, con le sue col-

133 Recensione a Paolo Ranzi, *Il Piano regolatore di Madonna di Campiglio*, in "L'Albergo in Italia", maggio-giugno, 1943, «Urbanistica», 5-6, settembre-dicembre, 1943, pp.31-32.

134 G. RIGOTTI, I borghi festivi, «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1939, p.163.

135 G. RIGOTTI, I nuovi quartieri operai a Stoccolma, «Urbanistica», 3, marzo-aprile, 1934, p.93.

line e specialmente con le sue montagne sarebbe in condizioni ideali per tentare con successo l'esperimento che si dovrebbe risolvere con vantaggio anche dal punto di vista della valorizzazione di quel patrimonio naturale ancora (salvo alcuni punti di fama ormai mondiale) poco conosciuto».

Dunque,

«il borgo così concepito non deve essere un complesso urbanistico vistoso. L'Urbanista anzi può limitarsi a cercare la zona servita da una buona strada camionabile, vicina a qualche centro esistente (ma da questo nettamente diviso), anche piccolo, ma capace di soddisfare alle varie necessità della vita collettiva, avente orientazione adatta e rispondente a tutte quelle esigenze che nell'avanzare dello studio potranno presentarsi come indispensabili. Trovata e fissata la zona, l'Urbanista deve spogliarsi della sua qualità precipua di costruttore di cose durature ... e sceso sulla terra dal suo empireo di Scienza, deve quasi nascondere tra gli alberi delle piccole casette. Perciò la borgata così concepita, direttamente innestata nella Natura, senza grandi attrezzature, senza opere vistose, dovrà quasi scomparire nella Natura circostante e fondersi con essa in modo da esserne un complemento, mai un motivo dominante.

Per fare questo non occorre un Piano regolatore (almeno come generalmente inteso), ma una semplice e sapiente dislocazione delle casette fra gli alberi esistenti. Non strade ma, salvo quella principale di accesso, semplici sentieri in terra battuta o inghiatiati. Non impianti di fognature ma semplicemente delle fosse a depurazione biologica ... Non piazze, non palazzi, non monumenti, ma piccole casette di abitazione (anche del tipo smontabile) ... Tutta la vita dovrebbe svolgersi all'aria aperta in tratti di terreno direttamente uniti alla casa e facenti parte integrante di essa. Questi tratti di terreno ... saranno dati in dotazione ... e rispettando sempre al massimo il patrimonio comune formato dagli alberi ... Le casette poi dovrebbero essere ridotte ai minimi termini come numero di ambienti e come cubatura. La preoccupazione principale dovrebbero essere quella di sistemare il numero di letti necessario alla famiglia, separandoli secondo esigenze naturali. E qui entrano in gioco tutte quelle soluzioni di pareti spostabili – tanto care agli ambientatori moderni – che possono dividere il grande ambiente destinato alla vita diurna ... Dunque costruzione in serie, elementi smontabili, ossature portanti in pezzi normalizzati sono apportatori di ordine e di economia nella costruzione ... I borghi così concepiti sono unità viventi di vita propria nell'ambiente montano, vere cellule vivificatrici di un sistema per ripopolare e valorizzare le nostre vallate senza dover ricorrere ai più complessi orga-

nismi creati dai nuovi centri turistici montani ... Si tende con i borghi a valorizzare sempre più dal lato turistico ed economico, le zone montane ora quasi sconosciute».

Il nodo del problema stava nel fatto che

«moltissimi sono gli esempi che ci arrivano dall'Estero (e di questi ve ne sono anche in Italia) di casette isolate destinate a periodo festivi (domeniche e ferie annuali). Vero è che la massima parte di queste casette è destinata a persone e a famiglie appartenenti a classi medie o agiate, e raro è il caso di trovare dimore festive per operai a bassa paga»¹³⁶.

Lo scopo era ora quello di estendere la Villeggiatura appunto a famiglie di «operai a bassa paga» e diversi si ponevano gli esperimenti stranieri:

«Germania, Svezia, America e altre Nazioni hanno realizzato borghi di tipo simile ... Ad esempio nella "villestad" di Enskede presso Stoccolma ... dove l'operaio monta la casa da sé ... Un villaggio progettato dall'arch. R. Grohamnn per l'isola di Nasso in Grecia, che rappresenta più propriamente un grande albergo diciamo così estensivo. Destinato a famiglie di turisti stranieri, che numerosissime frequentano durante l'estate le coste dell'Egeo, è formato da una serie di casette distribuite attorno a una baia ... Un secondo progetto di Otto von Estorff e G. Winkler presenta una borgata festiva per soci di un Club ... In tutti gli esempi si nota subito la preponderanza assoluta del Verde sull'area costruita e lo stretto legame che esiste fra casa e campagna, in cui la campagna ha sempre il sopravvento e detta come fattore principale, la forma e la posizione reciproca delle costruzioni»

Alcuni tentativi erano stati fatti anche in Italia, specie nell'area torinese, e le tipologie adottate erano state diverse:

«a cura delle Società Alpinistiche ed Escursionistiche ... poiché l'elemento operaio, in genera, sale più in alto e va a cercare zone più tranquille completamente fuori da quel carattere di mondanità e di frivolezza che caratterizza i grandi centri turistici ... Così la "Tendopoli" fu tentata e fu studiata ... mentre le piccole Società decisero di affittare per un periodo più o meno lungo delle grangie nelle località preferite e dopo un adattamento molto sommario darle in uso ai propri iscritti ... come per le Grangie della Valle Galambra sopra Esille ... e per il gruppo delle Grangie Gura in Val Grande (valli di Lanzo)»¹³⁷.

Un diverso approccio, connesso alla tradizione della

136 RIGOTTI, I borghi festivi ..., cit., p.169.

137 RIGOTTI, I borghi festivi ..., cit., p.175.

'Filantropia industriale lombarda, era quello connesso alla realizzazione del "Paese delle vacanze" a Tavernole sul Mella, nell'alta Val Trompia bresciana:

«il "Paese delle vacanze" si avvia a divenire presto una realtà grazie all'opera concorde delle Autorità e alla buona volontà delle maggiori imprese industriali, chiamate alla importante realizzazione. I piani di Vaghezza si prestano ottimamente alla creazione di rifugi, di nidi di vacanze sia invernali che estive di dopolavoro, di adeguate attrezzature per svago e diporto in tutte le stagioni. Naturalmente era necessario creare innanzi tutto le condizioni sufficienti per consentire sia l'afflusso sia la sosta di masse numerose: e cioè costruire le strade, portare l'acqua potabile. La strada, grazie all'iniziativa del Comune di Tavernole sul Mella, è ormai un fatto compiuto: l'antica carrareccia si è trasformata in una comoda arteria percorribile anche dai torpedoni. L'acqua giungerà non appena sarà stato costruito il canale progettato per la frazione Marmentino: si può dunque passare fin d'ora alla realizzazione dei programmi edilizi, alla costruzione cioè del "Villaggio delle vacanze". Sia il Prefetto che il Federale hanno assicurato ogni appoggio all'iniziativa, presa dalla benemerita "Società Ugolino Ugolini"; molte altre Società industriali hanno già redatto i progetti per le proprie colonie estive ed invernali, per i dopolavoro aziendali. Alcuni progetti hanno già avuto le superiori approvazioni ... Il Villaggio sorgerà ai piedi delle grandi foreste di faggi e di conifere e sarà chiamato ad assolvere ad una utile ed importante funzione sociale»¹³⁸.

4. Attrezzature speciali per la fruizione turistica delle stazioni di cura, soggiorno e turismo

Ogni stazione di cura, soggiorno e turismo a seconda della propria caratteristica saliente o della propria vocazione (balneare, montana, termale, d'arte, di soggiorno etc.) necessitava di speciali attrezzature atte a soddisfare le richieste della clientela. Non era affatto facile individuare le migliori tra queste infrastrutture che avevano una implicazione urbanistica precisa, laddove la loro conformazione veniva a intersecarsi con la più generale progettazione dei servizi (che fossero strade, piazze, etc. o anche solo percezioni vive di un agglomerato). Certo è che la priorità andava attribuita alle comunicazioni e alle

strade; e su tali aspetti, esempi e riflessioni trovavano un loro peculiare fulcro tematico.

4.1. Nuovi collegamenti e il traffico turistico: autostrade italiane, strade di montagna, strade Litoranee
Nel 1935 ormai il modello delle «autostrade italiane» era stato messo a punto ed aveva assunto una precisa riconoscibilità, tanto che ad esso potevano venir confrontati gli esempi americani (come nel caso delle «strade parco ... parecchie caratteristiche di queste strade sono simili a quelle delle nostre autostrade»¹³⁹) e anche quelli tedeschi («la Germania sembrerebbe [voler] appropriarsi in questo campo ... dell'indiscussa priorità italiana in materia di autostrade»¹⁴⁰).

Per i fini turistici, in particolare, si era distinta l'«Autostrada Firenze-Viareggio», la cui realizzazione era stata segnalata dal 1934 sulle pagine di «Urbanistica»:

«il primo tratto di questa autostrada (Firenze-Montecatini) è entrato in funzione il 6 agosto, permettendo così rapidità e agilità di comunicazioni fra la Città che detiene il primato della frequenza degli stranieri [Firenze] e la Città-giardino [Viareggio] che costituisce un esempio di perfezione organizzativa dei luoghi di cura»¹⁴¹.

Di grande importanza, dunque, il nuovo asse:

«il tratto aperto all'esercizio è di circa 42 km, che si svolge in una delle zone più suggestive della regione Toscana, con un abbreviamento di percorso di circa 7 km rispetto alla strada ordinaria. La proposta della costruzione dell'autostrada fu sottoposta al Duce nel 1927 e nel 1928 venne costituita la "Soc.An. 'Le Autostrade Toscane'". Il progetto venne eseguito dall'Ufficio Tecnico della Società Puricelli e la costruzione affidata per quasi tutto il percorso alla Ditta Saverio Parisi di Roma, esclusa la pavimentazione che fu eseguita dalla Società Puricelli di Milano ... L'autostrada ha larghezza, fra ciglio e ciglio, di m.10, dei quali 8 di carreggiata pavimentata in calcestruzzo di cemento con catramatura superficiale, e 1 m. per parte di banchina. L'autostrada Firenze-Viareggio, che ha inizio subito fuori la cinta daziaria di Firenze, ha la 1° stazione a Prato, la 2° a Pistoia, la 3° e la 4° rispettivamente a Monsummano e Montecatini terme, dove termina il tratto aperto al transito.

138 V. CIVICO, *Notiziario urbanistico. "Vaghezza": la creazione del "Paese delle vacanze"*, «Urbanistica», 2, marzo-aprile, 1942, pp.25-26.

139 Recensione a H. Chapman, *Strade da parco* (originale in Inglese), in "International Housing and Town Planning Bulletin", 34, luglio, 1934, pp.5-8, «Urbanistica», 5, settembre-ottobre, 1934, pp.310-311.

140 L. DODI, *Le esposizioni "Delle Siedlungen" e "Della Strada" e il loro contenuto programmatico (Monaco, 1934)*. Recensione a "L'Esposizione della Strada (Ausstellung 'Die Strasse')", «Urbanistica», 1, gennaio-febbraio, 1935, pp.46-48. Anche P. VIOTTO, Recensione a I. Vandone, *La strada ideale*, in "Le Strade", 2, 1937, in «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1937, p.210: «l'Italia realizzò le autostrade che rimasero per un decennio il termine di confronto per le strade, modernamente intese; e la Germania ha seguito l'esempio dell'Italia ... mentre l'America ... sta ancora studiando il suo tipo ideale».

141 Recensione a Eliseo Marzi, *L'autostrada Firenze-Viareggio*, in "Firenze. Rassegna mensile del Comune", agosto, 1932, «Urbanistica», 6, novembre-dicembre, 1932, p.30.

Nel tratto successivo ancora da aprirsi si avrà la 5° stazione a Chiesina Uzzanese, la 6° ad Altopascio, la 7° a Capannori, la 8° alla strada di raccordo con Lucca. L'ultimo tronco (il 9°) raggiunge la strada statale Aurelia presso Torre del Lago. Ad opere ultimate l'autostrada avrà una lunghezza di km 82, di cui 18 in provincia di Firenze, 30 in quella di Pistoia, 24 in quella di Lucca e 10 nella provincia di Pisa. Le stazioni [di sosta] sono costruite in stile arieggiante il Toscana antico. La media generale del numero delle automobili che hanno transitato sull'autostrada Firenze-Montecatini dalla data dell'apertura è di circa 500 macchine al giorno».

C'erano poi "Le strade di alta montagna"

«per le necessità derivate dall'aumentato traffico turistico e dalla diffusione dei mezzi di trasporto a motore, necessità sentite specialmente dalle strade di alta montagna ... Da un preventivo studio sui veicoli che percorrono normalmente queste strade l'ing. Jelmoni dedica [grande attenzione ai problemi delle pendenze] ... La capacità poi della sede stradale è anche un fattore economico importante per queste strade, dove il traffico è limitato in generale, ma può diventare in dati momento intensissimo (traffico turistico, militare). La larghezza di m.5.50 non dovrebbe mai essere superata (larghezza che permette il comodo incrocio di due autobus), larghezza che può essere normalmente ridotta a m.5.00 (che permette ancora l'incrocio di due autobus a velocità ridotta) e per strade di minore importanza a m.4.00 (incrocio automobile autobus) con piazzuole di sosta. Particolare studio è rivolto alle curve, sia per la pendenza trasversale della strada, sia per i raggi di curvatura ... Due veicoli si devono infatti vedere a vicenda ad una distanza minima (misurata sull'asse della strada) di m.18 considerando come velocità massima dell'autoveicolo in curva 20 km/h»¹⁴².

E le strade dei centri, che andavano pensate per una doppia fruizione, come nel caso della Valle di Macugnaga nel Novarese per la quali il progettista, Airol-Daverio, pensava

«tra la frazione Staffa [di Macugnaga] ... e la frazione Pecetto, centro attualmente il più importante sotto l'aspetto agricolo pastorale e di massimo interesse dal lato paesistico ... ad una strada ... che dovrebbe contenere una strada automobilistica e lateralmente, divisa da una steccinata, una pedonale per la passeg-

giata dei villeggianti»¹⁴³.

Nel 1941, con la conquista italiana della parte jugoslava della Dalmazia, si aprivano ampie prospettive per un litorale lunghissimo e dalla spiccata vocazione turistica. L'idea di una nuova "Strada litoranea" diveniva asse portante per quella strategia:

«Non v'è bisogno di sottolineare le vitali funzioni affidate alla nuova strada. La strada è stata sempre, in ogni epoca, lo strumento primo di civilizzazione e di progresso ... Attualmente esiste una sola arteria longitudinale interna, sottoposta a frequenti interruzioni durante l'inverno a causa delle nevi. La nuova strada lungo il mare ... grande arteria destinata a collegare longitudinalmente le tre province della Dalmazia [italiana] ... potrà offrire comodo transito al traffico durante ogni periodo dell'anno. Ma la nuova arteria, oltre ad assicurare più efficienti collegamenti tra le varie province della Dalmazia e della intera regione con la Madrepatria avrà grandissima importanza ai fini del sicuro sviluppo turistico di cui la Dalmazia beneficerà a Guerra finita. Basti considerare che già nell'anteguerra la sola Zara, pur priva di ogni retroterra e circondata da suolo e popolazioni ostili, ha attirato folle cospicue di turisti; se si pensa che l'intera Dalmazia offre motivi infiniti ed attrattive singolari si può essere certi che essa attirerà masse sempre crescenti di turisti. La Litoranea consentirà loro di recarsi in Dalmazia via terra, in automobile oltre che in treno e di godere così compiutamente tutte le bellezze sia naturali che artistiche che la regione offre. La Litoranea, pur utilizzando alcuni tronchi esistenti, sarà in effetti una strada del tutto nuova. Infatti, anche dove essa segue tracciati esistenti, la larghezza sarà raddoppiata e tutte le curve corrette ed ampliate in modo da offrire ogni sicurezza al traffico automobilistico. Dalla nuova strada si godranno magnifici panorami e specialmente nel tratto completamente nuovo, di circa 10 km di lunghezza tra Seghetto e Marina, nel quale essa seguirà la costa in uno degli angoli più pittoreschi e suggestivi che la Dalmazia possa offrire»¹⁴⁴.

Non ci sarebbe stato tempo, in verità, per realizzare granché.

4.2. *Bagni e infrastrutture balneari*

Tra le infrastrutture balneari più importanti si ponevano i bagni che, dal punto di vista urbanistico, era-

142 A. e G. RIGOTTI, recensione a A. Jelmoni, *Sulle caratteristiche geometriche delle strade di alta montagna* in "A.B.C.", febbraio, 1938, pp.40-50, «Urbanistica», 2, marzo-aprile, 1938, p.125. Si veda anche M. ZOCCA, Recensione a *Atti del I Congresso di Ingegneria montana* (Torino, 1939), a cura del Sindacato Provinciale Fascista Ingegneri di Torino, Torino, 1940, «Urbanistica», 1, gennaio-febbraio, 1941, pp.71-72.

143 S. MOLLI, Recensione a A. Daverio, *Per un Piano regolatore della valle di Macugnaga (Novara)*, in "Italia Giovane", 22 ottobre 1938, «Urbanistica», 5, settembre-ottobre, 1938, pp.327-328.

144 V. CIVICO, *Nottiziario urbanistico. Una grande opera del "Piano territoriale" della Dalmazia: la "Litoranea"*, «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1942, p.23.

no chiamati a instaurare un rapporto articolato con le strade (specie i Lungomare vicini), ma anche come fulcri della vita sociale che garantiva la buona fruizione del centro balneare stesso. Fin dal 1933 era dunque importante, per i Redattori di «Urbanistica», che i loro Lettori, e le ditte a loro collegate, fosse informati delle opportunità che venivano loro offerte, come quella del Comune di Sanremo che aveva bandito un “*Concorso per stabilimenti balneari e spiagge artificiali*”:

«Concorso nazionale per lo studio di un progetto di stabilimenti balneari e spiagge artificiali in Sanremo, per la loro costruzione e il loro esercizio. Le Ditte aspiranti devono presentare il progetto tecnico compilato da Ingegneri o Architetti italiani ... [sulla base] del Piano regolatore della località e fotografie»¹⁴⁵

Ancora, negli anni successivi, Giorgio Rigotti, per questo, faceva conoscere ai Lettori di «Urbanistica» l'importante esempio di “*Quattro nuovi bagni marini*” realizzati a Trieste, recendo una segnalazione apparsa sulla rivista cittadina «Trieste»:

«la caratteristica più importante di questi quattro nuovi bagni costruiti a Trieste sul Lungomare verso il porto romano di Cedàs, è di essere sistemati sotto al livello del Lungomare stesso, non creando perciò nessun ingombro né alla viabilità, né alla visuale. Ciascun bagno consta essenzialmente di una platea quasi semicircolare che, partendo dalla riva, sporge sul mare parzialmente coperta da terrazza. Il livello della platea è a circa m.1.50 sotto il ciglio della via Lungomare, mentre il livello della terrazza supera di appena m.0.90 quello della strada. La terrazza viene così ad essere adibita a belvedere, o a palco per concerti all'aperto, od altro. Una scaletta laterale porta al piano dei bagni, dove al centro troviamo gli spogliatoi disposti a raggiera. Attorno a questi una banchina scoperta con cordona di protezione, e scalette in ferro per la discesa in mare. Questi bagni sono costruiti accoppiati in modo da destinarne uno alle donne e l'altro agli uomini. Fra i due bagni sono formati piccoli campi riservati ai non nuotatori»¹⁴⁶.

Anche a Fiumicino, presso Roma, il rilancio della località balneare passava attraverso la sistemazione delle strutture organizzative:

«l'energica opera condotta dal Governatorato ha portato rapidamente alla integrale distruzione di baracche che esistevano ai margini della cittadina e che

rendevano soprattutto inutilizzabile il vasto litorale dell'Isola Sacra. La spiaggia è stata ora completamente attrezzata con numerosi stabilimenti, sedi di dopolavori, con adeguati impianti e servizi di uso pubblico, tra cui principalissimi quello idrico e quello di trasporto .. L'Isola sacra viene così a completare la già vasta dotazione balneare dell'Urbe, rappresentata finora quasi esclusivamente dal Lido e in piccolissima parte da Fregene»¹⁴⁷.

4.3. Il moderno 'modo di abitare' nei centri di soggiorno e turismo montano

Seppur apparentemente immobile e, in particolare, dipendente da una visione di 'pittoresco' fatta di paesaggi 'da cartolina' sempre uguali a se stessi («l'elemento pittoresco è dovuto bensì alla natura del suolo»), in verità, sottolineava Giuseppe Palatini

«anche all'uso delle cose, alla vita dell'uomo. Oggi la vita di montagna non dipende soltanto dalla terra dove ha radice la casa. È connessa con la più vasta vita sociale. Ordine e velocità hanno invaso tutte le regioni, penetrando nei luoghi più nascosti e, se annullano talora la misteriosità delle cose, aprono però nuovi orizzonti alla ricerca, alla fantasia, alla volontà, all'azione»¹⁴⁸.

Il cambiamento era ormai radicale e coinvolgeva profondamente la natura dell'Urbanistica di quei luoghi:

«come si svolge oggi la vita sociale nei paesi di montagna e quali vi sono quei rapporti tra gli uomini che sono il fondamento dell'Urbanistica? Come una volta, le ville di montagna sono, in gran parte, schiere ai lati delle strade di comunicazione, ma queste sono più larghe, più diritte, mentre si va estendendo l'asfaltatura ... le alte quote, una volta privilegio di pochi, sono accessibili a tutto il popolo ... [visto che] sulle strade comunali le automobili, sia pure ansando, si spingono fino alla base della roccia, e per le principali, che superano i valichi, filano a velocità sempre maggiori. E intanto la radio porta direttamente ai valligiani le notizie più recenti, diffonde la cultura, educa all'arte musicale, mantiene i contatti coi grandi centri».

Nella concretezza delle dotazioni abitative

«entrano nella montagna nuovi materiali, mezzi e maniere di vita. Anche in montagna ci si riscalda col termosifone importando il combustibile; la corrente

145 Sanremo. *Concorso per stabilimenti balneari e spiagge artificiali*, «Urbanistica», 3, 1933, p.108.

146 A. e G.RIGOTTI, recensione a *Quattro nuovi bagni marini* in “Trieste”, febbraio, 1935, pp.26-30, «Urbanistica», 4, luglio-agosto, 1935, p.287.

147 V.CIVICO, *Notiziario urbanistico. Fiumicino (Roma). Risanamento e attrezzatura balneare*, «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1937, p.270.

148 G.PALATINI, *Urbanistica di Centri di cura, soggiorno e turismo*, «Urbanistica», 4, luglio-agosto, 1935, pp.86-87.

elettrica sostituisce non soltanto la fioca lucerna, ma persino con vantaggio economico il vecchio focolare; i tubi metallici recano acqua zampillante nelle infime borgate e dentro le case; materiali coibenti ed economici sostituiscono i muri di pietrame e persino il legno ... i tetti ... vengono fatti di materiale incombustibile ... il molino è ormai mosso ... da macchine silenziose e con l'energia trasportata da lontano ... E l'uomo, già rintanato in agglomerati di capanne annerite dal fumo, dalle fessure otturate di muschio impastato con lo sterco, comincia vivere, più irrequieto, ma più sano, nelle comode stanze ... auspichiamo però che la casa di montagna nuova risponda alla vita nuova: ma con sincerità e senza restrizioni, né concessioni accademiche; che, insomma, possieda una sua fisionomia precisa e forte».

C'erano poi le abitazioni «per operai» nei «Borghi festivi» pensate da Giorgio Rigotti con ampio impiego dell'autocostruzione anche sulla base di esempi stranieri:

«si dovrebbe arrivare a dare all'operaio la sua "casa di campagna" piccola, ma sufficiente per ospitare l'intera famiglia ... le casette dovrebbero essere ridotte ai minimi termini, come numero di ambienti e come cubatura. La preoccupazione principale dovrebbe essere quella di sistemare il numero di letti necessario alla famiglia, separandoli secondo le esigenze naturali. E qui entrano in gioco tutte quelle soluzioni di pareti spostabili – tanto care agli ambientatori moderni – che possono dividere il grande ambiente destinato alla vita diurna in tanti piccoli ambienti per la vita notturna. Costruzione in serie, elementi smontabili, ossature portanti in pezzi normalizzati sono apportatori di ordine e di economia nella costruzione che può essere fatta direttamente dal proprietario secondo un piano ben prestabilito»¹⁴⁹.

Gli esempi riportati erano soprattutto derivati da

esempi tedeschi (da Havelsee, «Garrenhelmklubs»; Dusseldorf; Zell am See) la Germania rimaneva orizzonte privilegiato in questa serie di conseguimenti

Ma c'erano anche, dall'altro lato, gli enormi complessi collettivi pensati nella Germania nazista, come quello dell'«Albergo-stabilimento» di Prora, sul Baltico:

«la «Kraft durch Freunde», qualche cosa di analogo alla nostra O.N.D. [Opera Nazionale Dopolavoro] sta creando una grandiosa opera di pace. In una estesa ansa di una zona del Mar Baltico, sulla baia leggermente incurvata di Prover Wisk tra Binz e Mukram, sulla costa orientale dell'isola di Rugen, in una stretta penisola sabbiosa verso Est e boschiva verso Ovest, è stata scelta l'area per la costruzione di un organismo ricettivo-sportivo destinato a grandi masse di lavoratori. Vera opera di pace dove 20.000 lavoratori tedeschi (in virtù degli ultimi accordi italo-tedeschi vi sono ammessi anche gli Italiani residenti in Germania) troveranno, oltre alla riposante quiete in un magnifico bosco di conifere che è stato conservato, un'attività sportiva prettamente balneare. L'architetto è il prof. Klotz di Monaco, che fu il Vincitore del Concorso bandito durante le Olimpiadi del 1936, e di lui sono gli attuali progetti costruttivi dell'imponente Albergo-Stabilimento: mentre il grande salone delle feste, capace di 20.000 persone, sarà costruito su disegno dell'arch. Putlitz. La lunghezza dell'appezzamento è di km10 e la profondità di m.800. Gli edifici alberghieri costituiscono un fronte unico ... Il grande salone è circondato da palazzi con portici, mentre a destra è il grande bacino ornamentale e la grande torre alta 80 m, coll'ultimo piano sistemato a caffè. A sinistra è il grande cinema teatro ... [Già ferve] il cantiere dei lavori»¹⁵⁰.

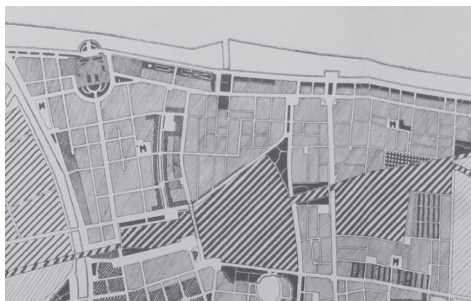
149 RIGOTTI, I borghi festivi ..., cit.

150 A. e G. RIGOTTI, *Albergo stabilimento bagni per 20.000 persone*, «Urbanistica», 4, luglio-agosto, 1939, pp.257-258. Si veda ora: S.TALENTI, *Vacanze «con gioia» sul Mar Baltico: la colonia KDF a Prora*, in *Architetture per le colonie di vacanza. Esperienze europee* ..., cit., pp.105-106.

1



2



3



4



5



6

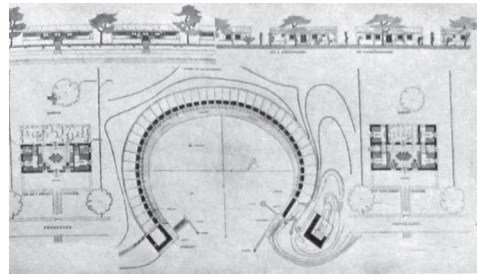


7



8-9

10

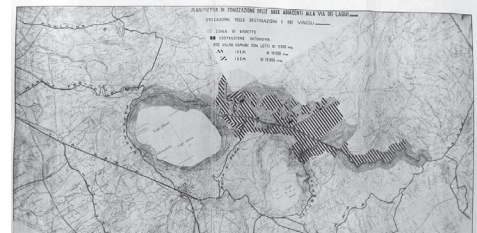


11



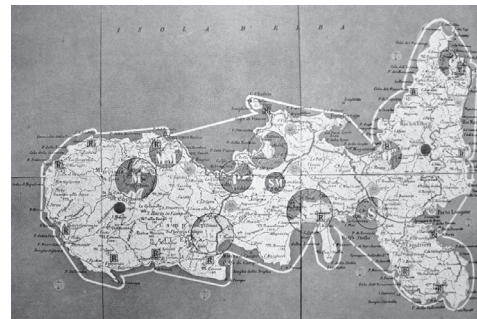
12

13



14

15

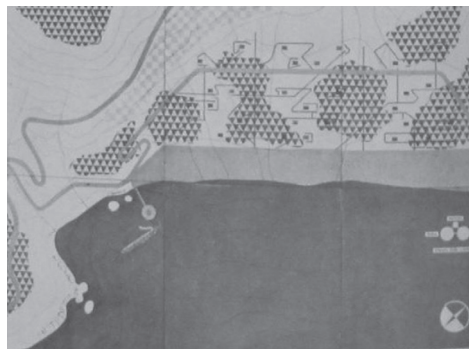


16

17



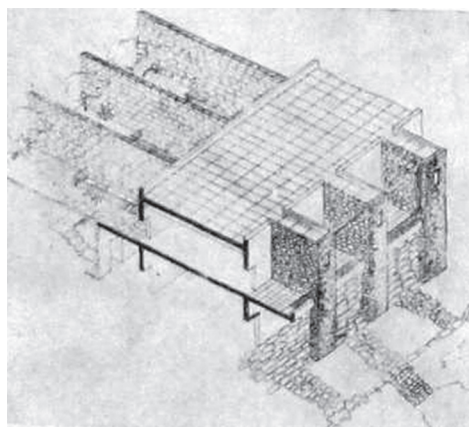
18



19



20



1. Rimini, area della Marina (da «Urbanistica», 1935)
2. Rimini, previsioni di Piano Regolatore, zonizzazione (da «Urbanistica», 1935)
3. Salsomaggiore (Parma), previsioni di Piano regolatore d'ampliamento per la città termale (da «Urbanistica», 1935)
4. Salsomaggiore, previsioni di Piano regolatore, zonizzazione (da «Urbanistica», 1935)
5. Genova, quartiere Albaro, previsioni di Piani regolatore 'di quartiere' per il 'turismo urbano' (da «Urbanistica», 1937)
6. Alassio (Savona), Piano regolatore per il Centro balneare (da «Urbanistica», 1937)
7. Boscochiesanuova (Vicenza), Piano regolatore per il centro montano (da «Urbanistica», 1937)
8. Rodi, previsioni per lo sviluppo turistico balneare e termale del centro (da «Urbanistica», 1937)
9. Cortina d'Ampezzo (Belluno), Piano regolare del centro montano (da «Urbanistica», 1937)
10. Cortina d'Ampezzo (Belluno), Piano regolatore, sistemazione del centro storico (da «Urbanistica», 1941)
11. Esempi stranieri: Naxos (Grecia), nuovo centro turistico (da «Urbanistica», 1939)
12. Esempi stranieri: Prora (Germania), centro turistico popolare (da «Urbanistica», 1939)
13. Esempi stranieri: Von Estorff e Winkler, progetto per Club per vacanze per operai in Germania (da «Urbanistica», 1939)
14. Piano paesistici: proposta di Piano paesistico per i Castelli romani (da «Urbanistica», 1938)
15. Piano paesistici: studi preliminari per il Piano paesistico dell'Isola d'Elba (da «Urbanistica», 1941)
16. Piano paesistici: proposta di Piano paesistico per l'Isola d'Elba (da «Urbanistica», 1941)
17. Piano paesistici: proposta per lo sviluppo turistico del golfo di Laconi nel Piano paesistico per l'Isola d'Elba (da «Urbanistica», 1941)
18. Piano paesistici: proposta per lo sviluppo turistico del golfo di Laconi nel Piano paesistico per l'Isola d'Elba (da «Urbanistica», 1941)
19. Piano paesistici: proposta di insediamenti turistici a Biadola nel Piano paesistico per l'Isola d'Elba (da «Urbanistica», 1941)
20. Piano paesistici: proposta per l'inserimento dei complessi turistici nel Piano paesistico per il promontorio del Circeo-Latina (da «Urbanistica», 1943)
20. Piano paesistici: albergo-tipo nel Piano paesistico per il promontorio del Circeo-Latina (da «Urbanistica», 1943)