

Con questo volume degli “Annali di Storia dell’Urbanistica e del Paesaggio” dedicato a “Piani Regolatori Comunali. Legislazione, Regolamenti e Modelli tra Otto e Novecento (1865-1945)” si affronta un tema apparentemente molto noto, in verità poco considerato secondo le varie stagioni culturali, che in un secolo e mezzo, ne hanno caratterizzato gli approcci diversi. Filo conduttore della riflessione si pone il fatto che i temi dell’espansione urbanistica e dei valori paesaggistici sono stati qui analizzati come specifici indicatori di un cambiamento di sensibilità e di aperture, che dai “Piani regolatori” e dai “Piani d’ampliamento” del 1865 fino al “Piani Regolatori Generali” di ‘varia generazione’ in Italia, si sono sempre più estesi ad una dimensione esterna alla città, con attenzione alla costruzione dei Paesaggi antropizzati all’interno del territorio comunale (agricoli, pastorali, etc), comprendendo anche le Bellezze Naturali o le ‘vocazionalità’ monumentali ed estetiche. Quella di “Piano regolatore” ha costituito in Italia, tra il 1865 e il 1945, una denominazione generale estesa e ‘omnicomprensiva’, fatta di “Piani regolatori” veri e propri, ma anche, concettualmente, di strumenti analoghi che si sono succeduti nei decenni, contemplando anche gli approcci vari (da quelli funzionalisti a quelli estetici, da quelli ‘nazionalisti’ a quelli quantitativi-espansivi, etc.). Le diverse ‘stagioni’, che si sono dunque susseguite, sono state caratterizzate da tipi di Piano differenti, in grado di rispondere alle svariate richieste (politiche, amministrative, disciplinari ...) che hanno profondamente interessato l’espansione e la qualità delle nostre città e del nostro paesaggio.

**PIANI REGOLATORI COMUNALI: LEGISLAZIONE,
REGOLAMENTI E MODELLI TRA OTTO E
NOVECENTO (1865-1945)**

4 – 2016

**ASUP
ANNALI DI STORIA DELL’URBANISTICA
E DEL PAESAGGIO**



€ 65,00



A S U P

**ANNALI DI STORIA DELL’URBANISTICA
E DEL PAESAGGIO**

progetto scientifico e cura di Ferruccio Canali

**PIANI REGOLATORI COMUNALI:
LEGISLAZIONE, REGOLAMENTI E MODELLI
TRA OTTO E NOVECENTO (1865-1945)**

**MUNICIPAL PLANS:
LEGISLATION, REGULATIONS AND MODELS
BETWEEN THE XIXth AND THE XXth CENTURY
(1865-1945)**



**UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE
DIDA
DIPARTIMENTO DI
ARCHITETTURA**

4 – 2016

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
4. *Piani Regolatori Comunali: Legislazione, Regolamenti e Modelli tra Otto e Novecento (1865-1945)*, 4, 2016
ISBN: 978-88-98019-34-2



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

DIDA
DIPARTIMENTO DI
ARCHITETTURA

A S U P

ANNALI DI STORIA DELL'URBANISTICA E DEL PAESAGGIO

**PIANI REGOLATORI COMUNALI:
LEGISLAZIONE, REGOLAMENTI E MODELLI
TRA OTTO E NOVECENTO (1865-1945)**

**MUNICIPAL PLANS:
LEGISLATION, REGULATIONS AND MODELS
BETWEEN THE XIXth AND THE XXth CENTURY
(1865-1945)**

progetto scientifico e cura di Ferruccio Canali



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), Giuseppe Buonaccorso (Università di Camerino), 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 Misiani (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), Jasenka Gudelj (Università di Zagabria-Croazia), Adriano Marinazzo (Muscarelle 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. 4 – 2016

Piani Regolatori Comunali: Legislazione, Regolamenti e Modelli tra Otto e Novecento (1865-1945)

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 Brigladori

DISEGNO DI COPERTINA: Virgilio Carmine Galati

COPERTINA: Ferruccio Canali e Virgilio Carmine Galati

ISSN 2284-4066

ISBN 978-88-98019-34-2

Finito di stampare in Dicembre 2016

Copyright 2016 by EMMEBI EDIZIONI FIRENZE

Proprietà letteraria riservata

EDITORIALE E INTRODUZIONE

- 5** *Ferruccio Canali*

SAGGI**I PIANI REGOLATORI COMUNALI NEL PERIODO DELLA 'FORMAZIONE': 1865-1945
MUNICIPAL REGULATORS PLANS DURING THE FORMATION TIME: 1865-1945**

- 8** *Diana Barillari*

**URBANISTICA TRA TECNICA POLITICA E ESTETICA.
IL PIANO REGOLATORE PER UDINE
DI EDMONDO SANJUST DI TEULADA (1909)**

- 21** *Ferruccio Canali*

**"URBANISTICA NAZIONALISTA" E PIANI REGOLATORI PER «BOLZANO ITALIANA»,
CITTÀ METAFISICA E DÈCO (1929-1941)**

- 72** *Olimpia Niglio*

**PISA. DIRADAMENTO NEL PIANO REGOLATORE VS. SVENTRAMENTO DEL GHETTO
EBRAICO PER LA SEDE DEL NUOVO PALAZZO DI GIUSTIZIA**

- 90** *Ferruccio Canali*

**"URBANISTICA COLONIALE" MODERNA E PIANI REGOLATORI NELLE CITTÀ ITALIANE
D'OLTREMARE. ASMARA E I PIANI REGOLATORI FUNZIONALISTI DI GUIDO FERRAZZA
E VITTORIO CAFIERO (1936-1939)**

- 111** *Virgilio C. Galati*

**SAVERIO DIOGUARDI E IL PIANO REGOLATORE DEI «VILLAGGI AGRICOLI NAZIONALI»
DI OLETTA E BISCIOFTU' NELL'ETIOPIA ITALIANA (1936-1940)**

- 159** *Ferruccio Canali e Virgilio C. Galati*

**LA NOTORIETÀ ITALIANA DEL PIANO REGOLATORE DI SAVERIO DIOGUARDI PER IL
CENTRO RURALE DI "BARI D'ETIOPIA" (1939-1940)**

- 178** *Matteo Sintini*

IL CONCORSO PER IL PIANO REGOLATORE DELLA CITTÀ DI BOLOGNA (1938)

- 191** *Ferruccio Canali*

**PIANI REGOLATORI DI CITTÀ NELL'ALBANIA ITALIANA: PREVISIONI URBANISTICHE
PER BERAT ED ELBASAN (1941-1943)**

- 225** *Luca Gulli e Pier Giorgio Massaretti*

**LA CENTRALITÀ DELLO STRUMENTO DEL PIANO REGOLATORE GENERALE NELLA
"LEGGE URBANISTICA NAZIONALE N. 1150 DEL 1942"**

DOSSIER

- 244 D. MEDINA LASANSKY
E "IL RIDISEGNO DELLE FESTE TOSCANE"**

Traduzione a cura di Giulio Giovannoni

RECENSIONI E SEGNALAZIONI

256 *Giorgio Cozzolino*

Decreto della “Commissione Regionale per il Patrimonio Culturale dell’Emilia Romagna” in relazione a “Notifica della dichiarazione d’interesse culturale” della Strada Provinciale 3 “del fiume Rabbi”, provincia di Forlì-Cesena, *tratto stradale Forlì-Predappio*, a cura del soprintendente Giorgio Cozzolino della “Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio” di Ravenna, 2016

258 *Costantino Ceccanti*

Angiolo Pucci, *I Giardini di Firenze*, a cura di Mario Bencivenni e Massimo de Vico Fallani, Firenze, Leo S. Olschki, 2014, 2 voll.

259 *Ana Esteban Maluenda*

Sara Núñez Izquierdo, *La vivienda en el antiguo recinto amurallado de Salamanca durante el Primer Franquismo (1939-1953)*, Salamanca, Centro de Estudios Salmantinos y Diputación de Salamanca, 2014

260 *Filippo Pistocchi*

Daniela Pasquinelli d’Allegra, *Roma: il senso del luogo*, Roma, Carocci, 2015

261 *Virgilio Galati*

Le Ville medicee in Toscana nella lista del Patrimonio Mondiale, a cura di Luigi Zangheri, Firenze, Leo Olschki Editore, 2015

263 *Giulio Giovannoni e Silvia Ross*

“Cross-Disciplinary Approaches to Urban Space: An International Conference”, Florence (Italy), Sala Strozzi, Università degli Studi di Firenze, 27-28 June 2016, organizers Giulio Giovannoni (University of Florence) and Silvia Ross (University College Cork-Ireland), 2016

269 *Thaís García Pereiro*

A. Haase, M. Bernt, K. Großmann, V. Mykhnenko e D. Rink, *Varieties of shrinkage in European cities*, «European Urban and Regional Studies», 23, 1, 2016, pp. 86-102

270 *Federica Stella*

El dibujante ingeniero al servicio de la monarquía hispánica. *Siglos XVI-XVIII (DIMH)*, a cura di Alicia Cámara Muñoz, Madrid, fundazione Juanelo Turriano, 2016

**“URBANISTICA NAZIONALISTA” E PIANI REGOLATORI
PER «BOLZANO ITALIANA»,
CITTÀ METAFISICA E DÈCO (1929-1941)**

‘Duplicazione di Nazionalità’ e Italianizzazione dello spazio urbano: modelli di colonizzazione nazionale e «ragioni d’ordine politico» nella supervisione di Ettore Tolomei.

**Il contributo di Marcello Piacentini e di Gustavo Giovannoni,
le notazioni di Vincenzo Civico, di Annibale e Giorgio Rigotti per la rivista «Urbanistica»**

Ferruccio Canali

*«Il rinnovamento edilizio di Bolzano,
per il momento storico in cui si effettua e lo determina
assurge a un significato e a un valore ... nazionale ...
e il nuovo Piano è stato compilato tenendo presente ...
l'importanza politica assunta dalla città stessa»
(Missiva del Direttore del Genio Civile di Bolzano
al Ministro LL.PP. del 22 aprile 1936)*

*«Nell'approvazione del Piano regolatore di Bolzano
vanno considerate le ragioni d'ordine politico
che lo hanno determinato»
(Missiva del Ministro dell'Educazione Nazionale
al Prefetto di Bolzano del 29 aprile 1937)*

*«Il Piano di Bolzano è stato oggetto della
particolare attenzione di S.E. il Capo del Governo»
(Missiva interna dal Presidente della Divisione 7°
del Ministero LL.PP. al Presidente del Consiglio
Superiore dei LL.PP. del 21 giugno 1937)*

ABSTRACT *Nell'ambito dell'“Urbanistica nazionalista” messa a punto dal Regime fascista tra le due Guerre, il caso del Piano Regolatore Generale di Bolzano – pensato nell'ambito di un Concorso nazionale nel 1929 e poi definitivamente approntato solo nel 1941 – ha costituito un interessante esempio di trasposizione, nelle previsioni urbane, del tentativo di Italianizzare in maniera peculiare una città come Bolzano in cui mancava pressoché totalmente fino al 1918 la presenza di Italiani. La strategia è stata quella assimilabile alle Colonizzazioni d'Oltremare, ma ha anch'essa attraversato fasi diverse: dalla possibilità della creazione in un centro italiano autonomo, alla concezione di un'unica «Bolzano» in cui l'etnia italiana diventasse addirittura maggioritaria rispetto a quella tedesca. A quelle strategie, cui corrisposero diverse ‘versioni’ del Piano e per le quali le previsioni urbanistiche divennero operative fin dal 1934 nonostante la mancanza dell'approvazione ministeriale, concorsero soprattutto il senatore Ettore Tolomei e, dal punto di vista tecnico, Marcello Piacentini e Gustavo Giovannoni, oltre ai Tecnici comunali, con l'elaborazione appunto di un Piano Regolatore Generale, più volte supervisionato da Giovannoni, e di due “Piani particolareggiati” (l'uno per la Zona monumentale, coordinato da Piacentini; e un secondo per la nuova Zona industriale, nata per lo sviluppo economico e per agevolare l'immigrazione di operai italiani). Le vicende del Piano non erano state fino ad ora ripercorse nel dettaglio documentario e, soprattutto, era sconosciuto il coinvolgimento di Giovannoni nella messa a punto delle indicazioni programmatiche del Piano.*

As part of “Nationalist Urban Planning” developed by the fascist Regime between the two Wars, the case of the General Plan of Bolzano/Bozen - thought in a National competition in 1929 and then finally prepared only in 1941 - was an interesting example of transposition, in urban forecasts, the attempt to Italianize in a peculiar way a city like Bolzano in which almost totally lacked until 1918 the presence of Italians. The strategy was similar to the Italian Colonization Overseas, but has also gone through several stages: from the possibility of creation of an autonomous Italian center, to the concept of a ‘unique Bolzano’ in which the Italian ethnic majority became even compared to the German one. At these strategies, which corresponded different ‘versions’ of the Plan and for which the urban previsions became operational since 1934 despite the lack ministerial approval, especially concurred Senator Ettore Tolomei and, in a technical point of view, Marcello Piacentini and Gustavo Giovannoni, in addition to municipal technicians, with the elaboration of a General Plan precisely, often supervised by Giovannoni, and two “Detailed Plans” (one for the monumental area, coordinated by Piacentini; and a second Plan for the new industrial zone, established for economic development and to facilitate the immigration of Italian workers). The events of the Plan had not been until now retraced in the documentary detail and, above all, the involvement of Giovannoni was unknown in the development of the indications of the Plan.

Nei giorni immediatamente successivi alla fine della Prima Guerra Mondiale, agosto 1918, le truppe italiane entravano a Bolzano, peraltro chiamate in tutta fretta dai dirigenti locali per far fronte ai saccheggi che gli sbandanti in ritirata dell'Esercito austro-ungarico stavano perpetrando in città. Nonostante gli accordi internazionali non fossero ancora stati sanciti, la Bozen sudtirolese entrava nel Regno d'Italia per divenire, dopo il Trattato di Saint Germain¹, "Bolzano italiana"².

La situazione internazionale era complicata e, ancora una volta, solo la presenza delle truppe italiane a Villach impediva ai militari jugoslavi di annessere la Carinzia al nuovo Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, dopo averla occupata, facendo così in modo di promuovere la nascita del nuovo Stato austriaco.

Che i Trattati internazionali si fossero mostrati completamente sordi in tutta Europa ai problema delle Nazionalità, per non parlare di quelli delle Minoranze, è un dato storiografico ormai acquisito, posto poi alla base della gran parte delle rivendicazioni che originarono la Seconda Guerra Mondiale: il Sudtirolo austriaco, che di gran lunga era abitato da popolazione di lingua tedesca³, non faceva differenza, con la sola, sostanziale, unicità, rispetto alle altre realtà europee, che, visti gli ottimi rapporti (e poi la stretta alleanza) tra Italia e Austria, la 'minoranza tedesca' godeva comunque di tutta una serie di opzioni e di possibilità – per il mantenimento della loro Cultura – assolutamente sconosciuta alla gran parte delle 'minoranze' europee, originando una sorta di 'trattamento di favore' rispetto alle altre realtà d'Europa⁴, voluto

PEER REVIEW: VIRGILIO C. GALATI e OLIMPIA NIGLIO PER CLEAR PEER REVIEW; LETTORE ANONIMO PER BLIND PEER REVIEW.

Il presente saggio si articola nei seguenti paragrafi e sottoparagrafi: 1. La prima "Età dell'oro" di Bolzano italiana e le "questioni della Demografia. Previsioni di Piano e politica della 'duplicazione di Nazionalità' rispetto all'Italianizzazione forzata: un modello di Colonizzazione nazionale e nuove gerarchie territoriali per una «importante città, capoluogo di provincia»; 2. Il Concorso per il primo Piano regolatore di Bolzano italiana (1929) e l'intervento di Ettore Tolomei; 3. La redazione del nuovo Piano Regolatore Generale comunale 'compendiario' da parte dei Tecnici comunali (1935-1939); 3.1. La proposta del Piano Regolatore Generale; 3.2. "La Zona monumentale". Marcello Piacentini e il Piano particolareggiato «di immediato ampliamento» a Gries: l'espansione del quartiere dell'Oltretalvera quale «principale opera rappresentativa cioè politica, del Piano»; 4. La valutazione del Piano Regolatore Generale da parte del Direttore dell'Ufficio del Genio Civile: 22 aprile 1936; 5. Ulteriori valutazioni: i giudizi di Gustavo Giovannoni nel Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (1937 e 1939); 6. La delicatissima questione dell'antico centro storico di Bolzano e le cautele impositive di Gustavo Giovannoni: conservazione e diradamento; 7. La nuova Zona industriale e i nuovi insediamenti operai: sviluppo economico e Italianità; 8. Il nuovo Piano regolatore e la vocazione turistica di Bolzano tra prospettive e delusione pianificatoria; 9. La definitiva approvazione del Piano Regolatore Generale: Legge 23 gennaio 1941 n. 141.

1 R.SCHOBER, *Die Friedenskonferenz von S. Germain und die Teilung Tirols*, in *Die Option. Suedtirol zwischen Faschismus und Nationalsozialismus*, a cura di K.Eisterer e R.Steiner, Innsbruck, 1989.

2 Sulla Storia di Bolzano e del Sudtirolo tra le due Guerre la Letteratura è ormai assai abbondante anche se molto spesso viziata, specie per parte sudtirolese, di ben comprensibili (almeno per il periodo tra le due Guerre) afflitti rivendicatori. A volte, però, si perde, per ragioni provinciali, una visione sistemica e complessiva del problema, che non tiene conto né delle decisioni internazionali successive alla Prima Guerra Mondiale (le potenze dell'Intesa vollero punire in ogni modo la Germania e l'Austria e quindi avallarono le richieste italiane, che furono però 'utili' ad arginare quelle jugoslave, visto che la Serbia era parte 'lesa' in quanto la prima ad essere stata attaccata dagli Imperi centrali; mentre le analoghe richieste italiane vennero in gran parte disattese nei confronti della Dalmazia per volere della Francia); né della condizione di «minoranza» nella quale vennero comunque tenuti i Tedescofoni dell'Alto Adige (mentre in quasi nessuno Stato europeo, a partire dalla Francia e dall'Inghilterra, veniva riconosciuto lo status di minoranza a nessuno dei popoli inclusi. Cfr. *Il problema della snazionalizzazione italiana a Malta*, «Il Popolo di Trieste», 25 marzo 1932, p.1 e articoli precedenti); né dell'opera di 'mediazione' svolta dal Governo di Roma, sia a Bolzano che a Trieste, nei confronti dei fascisti locali che volevano l'allontanamento o la decisa subordinazione degli «allotri». La Storiografia italiana attuale appare, sulle questioni, generalmente più 'equilibrata' e, a partire dal dato 'storico' ineludibile dell'annessione, analizza senza sconti – a volte forse anche con una eccessiva radicalità – la politica di «Italianizzazione del Sudtirolo». Eppure il processo di «nazionalizzazione» forzata era assai comune in tutta Europa (si pensi solo all'opera di Francesizzazione del Nizzardo, o alla Polacchizzazione dei territori tedeschi) per cui è storiograficamente discutibile ricondurla unicamente alla caratterizzazione dello Stato totalitario; si può piuttosto pensare che sia stato uno degli effetti generali dello Stato nazionale tardo-ottocentesco e primo novecentesco (semmai con la variante 'imperiale', sia in Italia ma anche in Unione Sovietica e fino nel Regno di Jugoslavia, della 'primazia' etnica).

3 Al "Censimento austriaco" del 1910 risultava che nella Provincia di Bolzano vi fossero 223.913 parlanti Tedesco, 16.768 «Bewohner ladinischer Sprache bzw. Italienischer Sprache» e pochi altri gruppi: cfr. W.FREIBERGER, *Suedtirol und der italienische Faschismus*, a cura di J.Fontana, vol.I: Dargestellt, Innsbruck, 1989, pp.145 e segg.

4 Naturalmente niente di paragonabile alla situazione post-bellica e agli Statuti dell'Autonomia previsti nell'Italia repubblicana, ma la situazione va contestualizzata rispetto al mondo europeo degli anni Venti e Trenta e anche in rapporto all'analoga situazione della Venezia Giulia ampiamente abitata da popolazioni slave. Ovviamente tutta la Storiografia austriaca e sudtirolese, alla luce della situazione post-bellica, nega una tale 'cautela' da parte del 'primo Regime fascista', come se le posizioni estreme del senatore atesino Ettore Tolomei fossero state in toto quelle del Governo di Roma (mentre tra Tolomei e Mussolini le divergenze di opinione scoppiarono, più o meno velatamente, in molti casi). Che poi la posizione del Governo di Roma fosse più 'morbida' (il che non significa che lo scopo non restasse quello di Italianizzare il Sudtirolo) e che «nessuno sarebbe stato allontanato dalle proprie case» lo dimostrarono ancora le dichiarazioni italiane dopo la possibilità di Opzione fornita alla popolazione locale il 23 giugno 1939 (tra chi voleva rimanere, considerandosi a tutti gli effetti cittadino italiano, senza più rivendicazioni del Diritto di Minoranza; e chi invece optava di trasferirsi nel III° Reich, "Option für Deutschland"). Per la vicenda: W.SCHMIDT ESSER, *Die Genesis des Suedtiroler Umsiedlungsabkommen vom 23.Juni 1939 in Suedtirol, eine Frage des europaischen Gewissens*, Vienna, 1965.

personalmente da Mussolini per la sua politica estera (oltre al fatto che il Duce era ‘esperto’ di problemi atesini avendo risieduto a lungo a Trento prima della Guerra⁵); ‘agevolazioni’⁶ che non ‘arginavano’ un deciso tentativo di Italianizzazio-

ne del vecchio Sudtirolo asburgico e che, ovviamente, trovavano assolutamente contrari i locali esponenti del “Fascismo di confine”⁷ ed il senatore Ettore Tolomei⁸, l’ispiratore della politica di Italianizzazione del vecchio “Sudtirolo” in nome

5 B. MUSSOLINI, *Il Trentino veduto da un socialista. Note e notizie*, Firenze, 1911 (il riferimento era a Trento, dove la maggioranza della popolazione era italiana, ma dove gli irredentisti che volevano l’unità con il Regno d’Italia erano pochissimi; ma lo sguardo si allungava anche su Bolzano, dove gli Italiani erano pochissimi). Poi nel 1919: «Ai Tedeschi dell’Alto Adige che da ora in poi faranno parte dello Stato italiano, bisogna dire, attraverso la stampa e il Parlamento, che l’Italia non ha nessuna intenzione di opprimerli o snazionalizzarli; che essa rispetterà la loro lingua e i loro costumi e concederà loro la necessaria autonomia amministrativa»: B. MUSSOLINI, *L’Alto Adige*, «Il Popolo d’Italia» (Milano), 19 settembre 1919.

6 Nel 1925 aveva chiuso il «*Bozner Nachrichten*», ma dal 1926 si stampava a Bolzano il quotidiano locale in lingua tedesca «*Dolomiten*» (soppresso solo nel 1943 dalle Autorità naziste); «*Alpenzeitung*» uscito anch’esso a Bolzano dal 1926 al 1943 (dipendente dalla locale Federazione dei Fasci, ma edito in Tedesco); usciva anche il quindicinale «*Der Schlern*» poi dal 1938 «*Der Sciliar*» (del quale nel 1929 il senatore atesino Ettore Tolomei chiese la soppressione, ma senza successo, suggerendo che almeno venisse pubblicato in Italiano, ma riconoscendone comunque l’importanza degli articoli); quindi la testata bilingue «*L’Eco – Die Woche*». Tra il 1943 e il 1945 si stampò a Bolzano solo il «*Bozner Tagblatt*» autorizzato dalle Autorità naziste (mentre non esistevano quotidiani in lingua italiana). Cfr. H. OBERMAIR, *La rivista sudtirolese «Der Schlern» nel contesto della Storiografia novecentesca*, in *Riviste di confine*, Atti del Convegno (Bolzano-Trento, novembre 2006), a cura di G. Ciappelli, Firenze, 2008, pp. 221-233; IDEM, *Umbrüche – Übergänge – Chancen. Landesgeschichtliche Zeitschriften im Raum Tirol-Südtirol-Trentino und in Italien*, in *Medien des begrenzten Raumes. Landes- und regionalgeschichtliche Zeitschriften im 19. und 20. Jahrhundert*, a cura di T. Küster, Paderborn, (D), 2013, pp. 265-281. Insomma una situazione non paragonabile a quella di Trieste dove le testate slovene, vuoi per la decisa avversità delle Autorità italiane vuoi per problemi economici, chiusero molto presto dopo il 1919.

7 Per le singolari caratteristiche del “Fascismo di confine” – un Fascismo che alle singolarità ideologiche e pragmatiche del Mussolinismo univa anche una strenua lotta contro di «Alloglotti» specie nella Venezia Giulia – si veda A. VINCI, *Sentinelle della Patria. Il Fascismo al confine orientale*, Bari, 2011. Per le idealità generali che sottostavano alle rivendicazioni nazionalistiche italiane per l’Alto Adige, si veda anche: M. ARMERIO, *Le montagne della Patria. Natura e Nazione nella Storia d’Italia (secoli XIX e XX)*, Torino, 2013.

8 Il conte Ettore Tolomei, nacque in Trentino, a Rovereto, nel 1865 (la famiglia era di antiche origini toscane) e, pur cittadino austriaco, per il suo spiccato filo-italianismo decise di trasferirsi a studiare prima a Firenze e poi a Roma, dove conseguì la Laurea in Lettere nel 1887. Divenne Professore nelle Scuole Italiane all’Estero, attività che svolse fino al 1900; poi, richiamato in Austria per svolgere il Servizio militare, a Vienna frequentò all’Università un corso di “Geografia” (uno degli interessi che lo accompagnarono per tutta la vita). La sua preparazione storico-geografica era dunque piuttosto solida. Tornato a Roma nel 1900 dopo che nel 1890 aveva fondato la rivista irredentistica «La Nazione Italiana», decise di dedicarsi attivamente alla causa dell’Irredentismo italiano dell’Alto Adige-Sudtirolo: nel 1904, platealmente, volle scalare la cima del Glockenkarkopf, che era stata indicata dalla “Società Geografica Italiana” come il punto geograficamente più a Nord della Penisola italiana secondo lo spartiacque montano e vi incise sopra la parola «Italia», denominando il punto più alto «Vetta d’Italia» (F. CAMMELLI e W. BEIKIRCHER, *Alpi Aurine: Brènnero, Gran Pilastro, Vetta d’Italia*, Milano, 2002, p. 318. E anche: L. BARATTER, *Le Dolomiti del Terzo Reich*, Milano, 2005). Nel 1906 Tolomei decise di trasferirsi a Gleno di Montana in Alto Adige, dove fece ristrutturare con gusto neoromanico un vecchio cascinale (Thalerhof): in questo «centro d’Italianità» fondò la rivista «Archivio per l’Alto Adige» (G. FRAMKE, *Im Kampf um Südtirol. Ettore Tolomei und das “Archivio per l’Alto Adige”*, Tubinga, 1987), con lo scopo di rivendicare l’Italianità geografica e storica dell’Alto Adige (il nome geografico del Dipartimento napoleonico con capoluogo Bolzano) fino al Brennero e all’Ampezzano, riuscendo a valersi della collaborazione di importanti Studiosi italiani (come Pasquale Villari, Graziadio Isaia Ascoli, Angelo De Gubernatis, con l’appoggio di Giosuè Carducci e della “Società Geografica Italiana”). Per la sua preparazione storica, Tolomei nella sua operazione di sistemazione storico-culturale – al pari di quanto in contemporanea Alessandro Dudan andava compiendo per la «Dalmazia italiana»; ma Dudan aveva un fratello a Bressanone, Marco, «che fu tra i pionieri dell’agricoltura italiana in Alto Adige, trasformando l’azienda di castello Pallaus»: *In morte di Marco Dudan*, «La Provincia di Bolzano», 18 febbraio 1934 – trovava comunque scarsi oppositori, anche di lingua tedesca e persino nella Cultura viennese che egli ben conosceva (specie alla fine degli anni Venti per motivi di mediazione politica e di appoggio italiano, data la montante minaccia nazista e del Pangermanesimo in Germania). Lo Studioso intendeva dimostrare come gli Altoatesini (non più Sudtirolesi) fossero o Latini o addirittura Italiani germanizzati nei secoli (come indicavano molti cognomi), oppure Tedeschi importati dal Governo austriaco per rendere minoritari gli Italiani, mentre i Ladini retoromanzi (i «Reti») venivano considerati, nei vari studi, discendenti degli antichi Etruschi (saliti da Mantova) poi romanizzati e rimasti *in loco* dall’Antichità (e dunque anche per gli Austriaci erano da considerarsi Latini e Italiani): la moderna caratterizzazione linguistica dell’Alto Adige diveniva così, nella visione di Tolomei, il risultato della secolare Politica imperiale, oppressiva e antitaliana, asburgica, senza fondamento storico-geografico. Dopo essersi arruolato, durante la Prima Guerra Mondiale, nelle fila dell’Esercito italiano, nel 1918 venne chiamato come “Consigliere” della Delegazione italiana per la stipula del Trattato di Saint Germain: da allora in poi Tolomei si pose come il più attivo coordinatore delle ‘questioni altoatesine’ sia dal punto di vista politico che soprattutto culturale e scientifico facendo della sua rivista l’«Archivio per l’Alto Adige» la principale testata dell’area, continuando a mettere al centro la difesa delle ragioni nazionali italiane. La posizione di Tolomei era infatti radicale nei confronti degli abitanti di lingua tedesca e la sua difesa dell’Italianità dell’Alto Adige priva di mediazioni, anche se rappresentativa della linea del “Fascismo ufficiale” rispetto alle posizioni ancora più estreme del «Fascismo intransigente». Iscrittosi al Partito Nazionale Fascista nel 1921, nel giugno del 1923 Tolomei si dice che organizzasse l’occupazione del Municipio di Bolzano, ancora retto dal borgomastro Julius Perathoner e, nel luglio, nel Teatro cittadino, il Roveretano leggeva il suo “*Manifesto per l’Italianizzazione dell’Alto Adige*” in 32 punti (un documento volto alla completa Italianizzazione dell’area, ma in linea con quanto in tutta Europa si faceva nei confronti delle Minoranze). Nello stesso anno Tolomei veniva anche nominato Senatore del Regno d’Italia; poi nel giugno del 1935 riceveva la Legion d’Onore da parte del

del nuovo “Alto Adige”⁹. Insomma, fin da subito, a Bolzano condensavano istanze architettoniche, istanze urbanistiche e istanze etnico-nazionali senza soluzione di continuità, rendendo tutte le questioni estremamente intricate proprio dalla singolarità di questa «Terra di confine».

La situazione cambiava già nel 1934 e poi soprattutto nel 1938, in seguito all'annessione dell'Austria da parte della Germania nazista (*Anschluss*): i buoni uffici dello Stato austriaco non facevano più da garante con il Regime fascista e a ciò seguiva poi la stipula del “Patto d'Acciaio” tra Italia e Germania. Ma il vero crinale per l'Alto Adige all'intero della politica europea e in particolare italiana era costituito nel 1939 dal “trattato italo-tedesco sull'”Opzione” per i residenti altoatesini¹⁰: la popolazione veniva cioè obbligata a scegliere se restare in Italia, rinunciando alla sta-

tus di minoranza, o trasferirsi all'interno dei territori del III° Reich (“*Option für Deutschland*”). Mentre la posizione tedesca fu quella di convincere il maggior numero di Altoatesini a partire (ma la propaganda ebbe successo soprattutto tra i ceti urbani medi e invece pochissimo presso la popolazione agraria sudtirolese), la posizione italiana fu più ‘attendista’, poiché si riteneva che con quelle partenze si sarebbe chiuso un problema di «Alloglotti» che aveva attraversato, dal 1920 varie fasi; ciascuna fornita peraltro di precise ricadute sulle politiche urbane.

Tra il 1920 e la fine del decennio, nonostante lo Stato dovesse procedere a far rientrare il Sudtirolo nella Politica italiana come Alto Adige (non esisteva nel Diritto internazionale l'idea delle “Regioni autonome”), si era realizzata una politica di limitata Italianizzazione concreta, se non per

Governo francese e nel 1937 veniva nominato “Conte della Vetta” da re Vittorio Emanuele III. Alla fine degli anni Trenta, il Senatore rivestì nuovamente un ruolo primario nell'accordo Mussolini-Hitler sulla questione altoatesina, con la previsione, questa volta, della migrazione volontaria nel Reich germanico dei Sudtirolesi tedeschi e Ladini che avessero optato per la cittadinanza tedesca (le *Opzioni*). Considerato un traditore dai Tedeschi dopo l'8 settembre 1943, Tolomei, venne deportato a Dachau, poi trasferito in Turingia da dove riuscì a rientrare a Gleno. Cfr. M. FERRANDI, *Ettore Tolomei: l'uomo che inventò l'Alto Adige*, Trento, 1986; *Ettore Tolomei (1865-1952). Un nazionalista di confine* / *Die Grenzen des Nationalismus*, a cura di S. Benvenuti e Ch. von Hartungen, Trento, 1998.

9 Importantissime le previsioni scolastiche poi tradotte in disposizioni nei Piani regolatori e, soprattutto, nelle “Terre di confine”. Per l'Alto Adige, in riferimento alla Legislazione nazionale, Tolomei era decisamente contrario al dettato del RDL del 1° ottobre 1923, n. 2185 (pubblicato nella «Gazzetta Ufficiale» del 24 ottobre 1923, n. 250) che sottolineava il primato esclusivo dell'Italiano non solo rispetto alle lingue «alloglotte» ma anche nei confronti di tutti i Dialetti della Penisola con una vera e propria «campagna antidialettale» (cfr. G. KLEIN, *La politica linguistica del Fascismo*, Bologna, 1986; S. RAFFAELLI, «Si dispone che...» *Direttive fasciste sulla lingua: antiregionalismo e xenofobia*, «Lingua nostra» 58, 1997, pp. 30-45), ma anche in materia di “Ordinamenti scolastici”, rendeva la questione più complessa. All'art. 4 si prevedeva infatti anche che «2) nei Comuni nei quali si parli abitualmente una lingua diversa, questa sarà oggetto di studio, in ore aggiunte; 3) L'insegnamento della seconda lingua è obbligatorio per gli alunni alloglotti, per i quali i genitori e gli esercenti la patria potestà abbiano al principio dell'anno fatto dichiarazione di iscrizione». E si trattava di una Legislazione estremamente innovativa nel panorama europeo di allora, naturalmente fatto salvo che «1) In tutte le scuole elementari del Regno l'insegnamento è impartito nella lingua dello Stato». Una ‘filosofia’ ribadita anche nel RDL 22 novembre 1925, n. 2191 nel quale, all'art. 3, si prevedeva che «per l'assegnazione alle scuole dei comuni in cui si parla abitualmente una lingua diversa dall'italiana, saranno preferiti quei maestri che dimostrano di possedere una conoscenza sufficiente della lingua del paese». Una sorta di ‘scappatoia’ al monolinguisimo veniva lasciata, almeno temporalmente, anche nel RDL 5 febbraio 1928, n. 577 perché se anche ovviamente «art. 33. In tutte le scuole elementari del Regno l'insegnamento è impartito nella lingua dello Stato ... [però] art. 240. Per l'assegnazione alle scuole dei Comuni in cui si parla abitualmente una lingua diversa dall'italiana, saranno preferiti quei maestri che dimostrino di possedere una conoscenza sufficiente della lingua del paese ... Articolo 272. A cominciare dall'anno scolastico 1923-24, in tutte le prime classi delle scuole elementari alloglotte l'insegnamento è impartito in lingua italiana. Nell'anno scolastico 1924-25, anche nelle seconde classi di dette scuole si insegnerà in italiano. Negli anni scolastici successivi, si procederà analogamente per le tre classi fino a che, in un numero di anni uguale a quello dell'intero corso, in tutte le classi si insegnerà in Italiano, fino a che sia avvenuta la sostituzione della lingua di insegnamento a norma dei commi precedenti, nessun maestro, salvo casi di necessità, può insegnare in lingua diversa dall'italiana se non sia ad essa regolarmente abilitato», dove «salvo casi di necessità» lasciava un certo margine di manovra (che, ovviamente, le Autorità bolzanine non avevano il minimo interesse a far valere). Che poi nel RDL 15 ottobre 1925, n. 1796 si fosse stabilito, all'art. 1, che «1) In tutti gli affari civili e penali che si trattano negli uffici giudiziari del Regno, deve usarsi esclusivamente la lingua italiana» era una norma che veniva incontro ad una situazione plurilinguistica come quella italiana dove prevaleva invece l'uso delle Lingue locali (Veneto, Siciliano, Pugliese ...). Insomma, non certo che il Regime favorisse l'alloglossia, questo è ovvio. Ma i problemi linguistici di uno Stato dove non esisteva l'Italiano standard (e dove pochi lo capivano ...) erano talmente gravi, che la preoccupazione degli Alloglotti non poteva che essere una delle tante a livello centrale. Anche se, invece, localmente quelle disposizioni potevano davvero avere una decisa pregnanza politica (tanto che Tolomei a Bolzano e i Fascisti giuliani lamentavano il fatto che il Governo non fosse stato abbastanza ‘incisivo’ nei confronti degli Alloglotti). Ci sarebbero potute essere eccezioni più specifiche, ma certamente lo Stato italiano non aveva nessun interesse a farne. Inoltre nelle Scuole pubbliche restava la possibilità dell'insegnamento del Tedesco, ma in senso ‘privato’ dal punto di vista economico (cioè non a carico dello Stato italiano. Ovviamente della clausola approfittarono i Fascisti locali che soppressero completamente il Tedesco nelle scuole pubbliche, togliendo ogni tipo di finanziamento. E così il Tedesco rimase solo per gli Atesini ricchi che se lo potevano permettere e non venne impartito certo nelle classi rurali o popolari, dove si cercò di sopperire con l'insegnamento ‘segreto’). Dal punto di vista legislativo, i provvedimenti governativi italiani vennero comunque considerati talmente liberali in Europa, da meritare uno stupido articolo sul “Times” di Londra.

10 R. DE FELICE, *Il problema dell'Alto Adige*, Bologna, 1973; L. STEUERER, *Suedtirol zwischen Rom und Berlin (1919-1939)*, Vienna-Monaco-Zurigo, 1980.

l'estensione delle Lingua italiana all'Amministrazione e alla Toponomastica, l'arrivo di impiegati dello Stato a Bolzano (originando peraltro una grave crisi di alloggi¹¹ in una città che era piccola e di provincia) e la realizzazione del grande Monumento alla Vittoria (1926-1928). Dal punto di vista urbano si tendeva a risolvere i problemi contingenti e solo nel 1929 si decideva di cominciare a pensare ad una organica strutturazione di «Bolzano italiana» sulla base di un Piano regolatore, che facesse corrispondere il nuovo ruolo della città a quello di un Capoluogo di Provincia. Dal 2 gennaio 1927 con Decreto Regio si sanciva, infatti, la nascita della Provincia di Bolzano che veniva così distinta da quella di Trento: il Governo italiano volle che Bolzano, da semplice città di provincia, divenisse Capoluogo (con tutto ciò che la scelta significava dal punto di vista amministrativo, organizzativo, territoriale, economico, etc)¹², preferendola a Merano, dove risiedeva da sempre una pur ridotta Comunità italiana. L'idea era però ancora quella dell'“Assimilazione nazionale” (si pensava che i Sudtirolesi, secondo Ettore Tolomei «Italiani tedeschi» sarebbero ‘ritornati’ Italiani), per cui le politiche urbane restavano limitate (anche per un clima di concordia con l'Austria).

Già nel 1934, con l'omicidio del cancelliere austriaco Dollfuss – che aveva compiuto fino ad allora un deciso avvicinamento all'Italia, Potenza regionale – e l'orientamento sempre più filo-tedesco di parte dell'Opinione pubblica austriaca, in Alto Adige la ‘mediazione politica’ di Roma¹³, rispetto ai Fascisti locali, si faceva più blanda, cominciando ad avviare in Alto Adige una politica di Italianizzazione più decisa (anche se poi fino al

1938 si sarebbero registrati casi di comportamento ‘ondivago’ a seconda dei rapporti internazionali tra Italia e Austria e poi tra Italia e Germania). Si passava, dunque, da una sorta di ‘politica conciliante’, che mirava all'assimilazione con un certo rispetto della minoranza tedesca, ad una politica di Italianizzazione fondata sul concetto di “Duplicazione di Nazionalità” con una immigrazione spinta di Italiani regnicoli per i quali creare una «nuova Bolzano italiana». All'“Urbanistica nazionalista” veniva cioè chiesto di operare in maniera decisa, puntando però soprattutto all'idea di ampliare la città, cambiando gerarchie urbane tradizionali e insediative, con la formazione di un nuovo centro al di là del fiume Talvera sulla riva destra (mentre il nucleo storico sorgeva sulla riva sinistra) per nuovi residenti, in una ‘duplicazione’ anche di città. Alla «Bolzano tedesca» – che però veniva anch'essa ripensata con nuovi inserimenti edilizi e nuove sistemazioni – si doveva dunque opporre una «Bolzano italiana» anche architettonicamente ben riconoscibile. Finalità e metodi di quell'“Urbanistica nazionalista” erano ben diversi da quelli adottati nelle città della costa orientale dell'Adriatico e a Trieste, dove l'intervento urbanistico, attraverso i Piani regolatori, doveva puntare a far risaltare la tradizionale Italianità dei centri, allontanando con politiche precise (della Scuola, dei servizi, della religione, dell'insediamento) le popolazioni slave; erano finalità e metodi più vicini a quelli della Colonizzazione d'Oltremare.

Quel Piano regolatore – pensato nel 1929 con un Concorso nazionale e poi messo a punto dal 1934 dai Tecnici comunali – anche se reso operativo fin dallo stesso 1934 non avrebbe visto la conclusio-

11 BRUNO ZULIANI, *La crisi degli alloggi in Bolzano. Sue cause e possibili rimedi*, Verona, 1933.

12 Questa nuova configurazione amministrativa vedeva la fine del ruolo di Trento, assunta dopo il 1918 a Capoluogo regionale, portando alla formazione della più grande Provincia d'Italia (per estensione), cioè quella di Bolzano, mentre Trento si poneva comunque all'8° posto. Il problema del confine tra le due Province però non era da poco ed Ettore Tolomei fin da subito rivendicava a Bolzano «il mandamento di Egna fino a Salorno»: E. TOLOMEI, *Le due Province: Trento e Bolzano*, «Archivio per l'Alto Adige», XXII, 1927, pp.193-218. E anche E. MIGLIORINI, G. NEGRI e R. RICCARDI, *Bibliografia geografica della regione italiana*, «Bollettino della Reale Società Geografica Italiana», dicembre, 1929. Ma ancora nel 1932: E. TOLOMEI, *I Comuni che attendono d'essere ricongiunti a Bolzano* (Bronzolo, Ora, Valdagno, Montagna, Trödena, Cauria, Egna, Termeno, Cortaccia, Cortina all'Adige, Magrè, Salorno, Roverè della Luna), «Archivio per l'Alto Adige», XXII, 1932, p.497 (trattandosi di Comuni trentini cioè abitati da Italiani così, ovviamente sarebbe aumentata la percentuale di Italiani in Alto Adige). Forniva una fotografia di Bolzano prima delle grandi trasformazioni: SANDRO GIULIANI, *Le 19 Province create dal Duce*, Milano, 1928, p.96. Si veda ora per la struttura amministrativa: A. DI MICHELE, *Fascismo e Prefetti a Bolzano*, in *La regione Trentino-Alto Adige/Südtirol nel XX secolo*, vol. I: *Politica e istituzioni*, a cura di G. Ferrandi e G. Pallaver, Trento, 2007, pp. 203-217; IDEM, *Il Fascismo e le Amministrazioni comunali: il caso della città di Bolzano*, in *Tra Roma e Bolzano. Nazione e provincia nel Ventennio fascista* Zwischen Rom und Bozen. Staat und Provinz im italienischen Faschismus, a cura di A. Bonoldi e H. Obermair, Bolzano, 2006, pp. 66-74 (ma nel volume si veda anche C. ROMEO, *Politiche culturali in Alto Adige durante il Ventennio fascista*, pp.116-128); A. DI MICHELE, *I Podestà italiani della Provincia di Bolzano*, «Geschichte und Region/Storia e regione» (Bolzano), 8, 1999, pp. 51-103.

13 Non a caso fu dopo il 1934 che Mussolini abbandonò, anche per Bolzano, quella politica di ‘mediazione’ fino ad allora intrapresa rispetto agli esponenti atesini del Fascismo sia ‘ufficiale’ sia ‘radicale’, permettendo la simbolica rimozione sia della statua di “Walther” dalla Piazza Grande, sia di quella di “Teodorico e Laurino” dalla passeggiata lungo la Talvera (due Monumenti considerati emblematici dai Tedeschi e dai Ladini), quali manifestazioni della sopraggiunta maggiore intransigenza italiana. Si veda il mio F. CANALI, “Monumentomania” asburgica e “Monumentomania” italiana a Bolzano nell'età dei Nazionalismi: dall'“era Perathoner” alla “prima” “era Tolomei” (1889-1928); il Monumento alla Vittoria di Marcello Piacentini (1926-1928) in Firenze, Primitivismo e Italianità. Problemi dello “Stile nazionale” tra Italia e Oltremare (1861-1961), da Giuseppe Poggi e Cesare Spighi alla Mostra di F.L. Wright, a cura di F. Canali e V.C. Galati, «Bollettino della Società di Studi Fiorentini», 21, 2012, pp.105-152.

ne del proprio iter amministrativo che nel 1941: nel frattempo la politica governativa nei confronti dell'Alto Adige era cambiata nuovamente, dopo le "Opzioni" del 1939, e dunque il 'problema etnico' ufficialmente risolto con la partenza degli "Allotri". Il nuovo Piano continuava a prevedere l'espansione e il consolidamento di Bolzano come città ormai pienamente «italiana», puntando ad una quota «100.000 abitanti» che veniva auspicata fin dagli anni Venti, ma per la quale mancava ogni previsione organica. Ora quella previsione c'era e il successo di quelle prospettive si sarebbe mostrata in tutta la sua pienezza di lì a poco, confrontando il nuovo numero degli abitanti e il tenore economico raggiunto in poco più di trent'anni (e con una nuova Guerra di mezzo).

In tutto ciò, all'interno della Storiografia attuale, la svolta costituita dalla redazione e dall'approvazione del Piano regolatore di Bolzano tra il 1934 e il 1941 non sembra essere stata pienamente compresa in tutto il suo valore invece fondante, specie alla luce di una estesa e coordinata politica di "Urbanistica nazionalista" diversamente articola-

ta nelle sue varie fasi¹⁴. Evidente la stringenza cronologica: il Concorso nazionale per il Piano era stato svolto nel 1929 ma la presentazione concreta al Ministero LL.PP. degli elaborati del «"Piano regolatore e di ampliamento"» avveniva il 13 gennaio 1936, «quale risultato concreto di numerosi studi di eminenti tecnici, che presero parte al Concorso ... poi degli studi riassuntivi dei Tecnici del Comune»¹⁵, mentre un "Piano particolareggiato" di prima attuazione era stato sottoposto all'attenzione ministeriale nel 1934¹⁶. Però, gli episodi di trasformazione della città sono stati finora letti in gran parte come se si trattasse di eventi singoli, nati per rispondere ad esigenze puntuali: così la realizzazione del "Foro della Vittoria" imperniato sul Monumento alla Vittoria di Marcello Piacentini (1926-1928¹⁷) e comunque fornito di puntuali valori urbanistici per la sistemazione di tutta l'area dopo il 1934 (in questo caso per l'Italianizzazione 'simbolica' della città¹⁸); l'insediamento 'sparso' (anche nell'Oltretalvera) dei primi quartieri per il personale amministrativo italiano giunto a Bolzano¹⁹; il caso dell'impianto della "Zona

14 Si veda per un'utile esposizione delle vicende (dall'Età liberale all'annessione nazista), F. DUREGON, *Verso una città: Bolzano (1920-1944)*, «Storia Urbana» (Milano), 51, aprile-giugno, 1990, pp.119-154.

15 "Relazione" dell'ingegnere Capo del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis del 22 aprile 1936 in Roma, Archivio Centrale dello Stato, fondo non inventariato "Ministero dei Lavori Pubblici", sezione "Divisione XXIII. Urbanistica e opere igieniche: Piani regolatori" (d'ora in poi: ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII), b.185 (Bolzano), fasc. "Bolzano, vecchio Piano Regolatore". Naturalmente l'ingegnere, tecnicamente, sottolineava come ««giustamente il Comune di Bolzano, preoccupato di dare un ordine all'attività edilizia, ha ritenuto opportuno e necessario procedere allo studio di un "Piano regolatore e di ampliamento" della città»».

16 Un primo «stralcio del nuovo Piano regolatore fu già sottoposto all'esame del Ministero LL.PP. che lo approvò con Decreto n.809 del 9 giugno 1934. Tale stralcio si riferisce alla sistemazione del piazzale e del foro della Vittoria» in "Relazione" dell'ingegnere Capo del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis del 22 aprile 1936 ..., cit., f.4.

17 Da ultimo il mio CANALI, "Monumentomania" asburgica e "Monumentomania" italiana a Bolzano nell'età dei Nazionalismi ..., cit., pp.105-152

18 Insiste molto sul valore urbanistico già dell'impianto del Monumento UGO SORAGNI, *Monumento alla Vittoria di Bolzano. Architettura e Scultura per la Città italiana [1926-1938]*, Vicenza, 1993, pp.2-4.

19 Tra i primi rioni per Italiani, si distingue, nella zona storica della città, il «primo complesso INCIS» fatto costruire dall'«INCIS-Istituto Nazionale per le Case degli Impiegati dello Stato»: uno dei lotti, che si poneva nell'ultimo spazio non edificato dell'ampliamento ottocentesco di Bolzano della cosiddetta "Neustadt", venne edificato tra il 1926 e il 1928, su progetto dell'architetto romano Alberto Calza Bini. Pressoché in contemporanea ma nella zona dell'Oltretalvera, il rione "Venezia" (oggi San Quirino poiché sull'attuale viale Venezia sorgeva una chiesa circolare, dedicata a San Quirino, di proprietà del monastero bavarese di Tegernsee, poi inglobata nelle fondamenta di una casa), fu realizzato a partire dal 1927 per i quadri amministrativi italiani inviati in città e per il ceto medio: fu progettato e finanziato dall'IACP - Istituto Case Popolari di Venezia" con un linguaggio architettonico che riprendeva esplicitamente l'architettura veneziana tradizionale (colonne, balconi e terrazze in stile gotico e rinascimentale, decorazioni di gusto neobizantino, mentre sulla facciata dell'edificio in angolo con via Fiume fu collocato un Leone di San Marco); ciò probabilmente per cercare di instillare nei nuovi arrivati un senso di 'familiarità' poiché Bolzano veniva celebrata come appartenente alla "Venezia tridentina" (anche se, in verità, la città non era mai stata dominio della Serenissima. Cfr. E.TOLOMEI, *Regione veneta ... Venezia Tridentina e Venezia Atestina*, «Archivio per l'Alto Adige», XXII, 1927, pp.215-218). La storia dell'insediamento non fu comunque facile e il nuovo rione divenne solo nel tempo "baluardo d'Italianità" per le origini dei propri abitanti: quando il Governo intervenne (Decreto Legge n.1765 del 29.7.27, convertito in legge il 13.8.28 n. 2102) in favore dell'edilizia agevolata a Bolzano, stanziando un fondo - che vedeva un concorso governativo del 20% sulla spesa delle costruzioni di Case popolari ed economiche, per le quali metà dei costi era a carico dell'ente costruttore (IACP di Venezia) e solo il 30% degli acquirenti - questi non si trovarono perché i nuovi quadri amministrativi stanziati a Bolzano in molti casi non avevano affatto intenzione di stabilirsi permanentemente in città e, dunque, di investirvi (poi nel 1935 fu costruito un nuovo complesso per ospitarvi un asilo nido e una scuola materna, gestiti dall'ONMI-Opera Nazionale Maternità e Infanzia), mostrando così come l'insediamento si fosse ormai avviato a strutturarsi e a consolidarsi. Sempre a cura dell'Ente di Venezia «in via Regina Elena fervono i lavori per la costruzione di un edificio ... che assicurerà una disponibilità di 41 nuovi appartamenti. A plantereno saranno collocati ampi negozi. I materiali usati garantiscono pienamente l'incombustibilità del fabbricato»: E.TOLOMEI, *L'edilizia*, «Archivio per l'Alto Adige», XXV, 1930, p.306. Sempre nell'Oltretalvera era stato realizzato, a partire dal 1925, il rione "Battisti" che divenne nel tempo destinato ai Militari di stanza in città (nel 1926 veniva trasferito a Bolzano il Corpo d'Armata). Poi nel 1934, nel lotto frontaliero di piazza IV Novembre su progetto di Marcello Piacentini sarebbe stato eseguito l'edificio sede del Comando e sede degli alloggi per i Militari di alto grado.

industriale” nata per l’Italianizzazione insediativa a favore dei nuovi operai giunti dal resto d’Italia a partire dal 1935²⁰; la costruzione dei nuovi borghi operai per alloggiare quei lavoratori²¹; la realizzazione di tutto il nuovo «quartiere direzionale» degli Uffici pubblici nella nuova «città italiana» sorta nell’Oltretalvera e sul corso dell’Impero; l’urbanizzazione dei vari quartieri (San Quirino, la vecchia Gries, i rioni ...); la sistemazione dell’alveo della Talvera e la nascita del “Lido di Bolzano”, il centro sportivo ...

In verità, a coordinare tutto questo vasto programma (e anche il ‘quartiere del “Foro della Vittoria”’, indicato dal 1926 ma ‘ripreso’ nel 1934) venne chiamato proprio il nuovo Piano regolatore di Bolzano italiana, strumento programmatico di massima che può essere letto, dunque, alla luce di una tale complessa dinamica di ‘Nazionalizzazione’ di una terra non (più) italiana, ma che si voleva (re)italianizzare attraverso modalità che erano poi, sostanzialmente, quelle della Colonizzazione d’Oltremare, rendendo così anche la città atesina un vero e proprio modello di ‘costruzione in vitro’ di un’“idea di Italianità” architettonica e insediativa di estremo interesse «nazionale»²².

Di spiccato interesse se non altro alla luce del coordinamento per il Piano svolto certamente da Marcello Piacentini, anche se la sua presenza ‘sfuma’ (mentre è ben presente per il “Piano particolareggiato” del 1934); e dal giudizio ministeriale coordinato, per conto del “Consiglio Superiore dei lavori Pubblici”, da Gustavo Giovannoni, non solo ‘esperto’ di Conservazione dei Monumenti e dell’antico tessuto urbano, ma anche promotore dell’Urbanistica funzionalista.

Se il contributo di Piacentini e dei ‘Piacentiniani’ più o meno ‘doc’ (da Alberto Calza Bini ad Alberto Rossi de’ Paoli) alla trasformazione della città è stato architettonicamente puntualizzato nell’analisi storiografica corrente, l’intervento di Giovannoni è rimasto invece fino ad oggi deci-

samente sconosciuto²³. Sulla base di nuove fonti risulta, pertanto, uno scenario più allargato che fa sì che, all’interno di una visione storiografica ‘più estese’, le vicende urbanistiche di Bolzano e di Trieste – città entrambe ‘supervisionate’ sia da Piacentini che da Giovannoni – emergano nelle loro diverse caratteristiche, mostrandosi più tangenti per certi versi (la formazione di un quartiere nuovo) e più divergenti (il diverso atteggiamento verso l’antico centro) nell’ottica di una “Urbanistica nazionalista di confine” che sapeva essere variamente declinata.

1. La prima “Età dell’oro” di Bolzano italiana e le ‘questioni’ della Demografia. Previsioni di Piano e politica della ‘duplicazione di Nazionalità’ rispetto all’Italianizzazione forzata: un modello di Colonizzazione nazionale e nuove gerarchie territoriali per una «importante città, capoluogo di provincia»

Nel caso di Bolzano la politica di Italianizzazione promossa dal Regime si presentava piuttosto diversa da quanto avveniva nelle «terre italiane» della Venezia Giulia: gli accordi internazionali di Saint Germain avevano privilegiato il «confine geografico» della Penisola e, dunque, geograficamente il Sud Tirolo, posto oltre lo spartiacque alpino, costituiva davvero l’«alta valle dell’Adige»; contro gli “Accordi internazionali” nessuno Stato poteva rinunciare ad una propria porzione di territorio, una recessione all’Austria sarebbe comunque stata operazione impossibile (il caso non era assimilabile a quella della Saar renana, dove il possesso francese era stato di tipo ‘mandatario’); il Governo austriaco, rispetto alle continue minacce esterne (tedesche, jugoslave, ungheresi) trovava nell’Italia un affidabile alleato, per cui reclamava le proprie vecchie terre con non troppa veemenza (lasciando alle cronache giornalistiche di Vienna e di Innsbruck di difendere i diritti della “Tirolesità”²⁴); i pochi italiani dell’Alto Adige²⁵ e

20 «L’industria, strumento di Italianizzazione e approdo per migliaia di nuovi immigrati, crebbe negli anni Trenta come “corpo estraneo”, sia rispetto alle tradizionali culture ed economie del territorio, sia per la mancata integrazione urbana del nuovo universo sociale, che aveva contribuito a far nascere. Tutto ciò ebbe inevitabili ripercussioni nel processo di radicamento degli Italiani e nella stessa percezione, che essi avevano della nuova terra di adozione ... Lo sviluppo dell’industria, piegato alle ragioni della politica più che dell’economia, era stato tanto rapido, quanto poco determinante come fattore dinamico per l’intero territorio. La caduta delle premesse politiche su cui si reggeva, ridimensionò il suo ruolo ed il suo peso economico e portò di fatto alla luce che la dimensione agraria del territorio resisteva» in G. MEZZALANA, *L’immigrazione italiana in Alto Adige: approcci e questioni*, «A.S.E.I.-Archivio Storico dell’Emigrazione Italiana» (Viterbo), 2006 in www.asei.eu/it/2006 consultato nel settembre 2016). Anche: V. STEINER, *Die Bozner Industriezone. Bedrohung eine deutschen Stadt*, Bolzano, 1961.

21 A servizio insediativo della nuova Zona industriale venivano realizzati i rioni “Littorio” (poi denominato “Novacella”) e “Dux” (ovvero “delle Semirurali”) sulla base della tipologia edilizia lì impiegata; quartiere poi diventato “Don Bosco”.

22 “Relazione” dell’ingegnere Capo del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis del 22 aprile 1936 ..., cit., f.3.

23 Per il precoce interesse giovannoniano per Bolzano: GUSTAVO GIOVANNONI, *Per la chiesa italiana di Bolzano*, «Architettura e Arti Decorative» (Roma), 1922-1923, pp.57-63.

24 E. TOLOMEI, *Buoni rapporti con l’Austria e pessimi con Innsbruck*, «Archivio per l’Alto Adige», XXIX, 1934, p.928.

25 I pochi Italiani dell’Alto Adige erano concentrati soprattutto a Merano e nel vecchio Comune di Zwölfmalgreien - chiamato anche “*Le Malgreien*” per la folta comunità di Italiani e Ladini - inglobato in quello di Bolzano nel 1911: gli Italiani di *Le Malgreien/Dodiciville* erano così praticamente ‘spariti’ essendo stati ‘diluiti’ nella “*Groß-Bozen*” tedesca voluta dal borgomastro Perathoner. Un ‘sistema’ quello della ‘diluizione etnica della popolazione’ che era realizzato guardacaso dopo il “Censimento del 1910” (quando Italiani e Ladini, allora considerati Latini e cioè Italiani, avevano segnato il 10% della

soprattutto Ettore Tolomei (che aveva preparato un proprio “Prontuario”²⁶ in 32 punti per l’Italianizzazione del Sud Tirolo) avanzavano le loro rivendicazioni soprattutto su base storica, prima della sistematica «Tedeschizzazione della popolazione» compiuta nei secoli dal Governo viennese, cercando di resuscitare una situazione onomastica, toponomastica e culturale ormai in gran parte perduta.

Insomma, nel nuovo Alto Adige italiano si trattava non di fondare le proprie motivazioni su una perdurante «Italianità» solo in parte offuscata o modificata dagli ultimi rivolgimenti, per rispondere anche alle richieste di una popolazione italiana ben presente come invece in Venezia Giulia (dove gli Italiani erano in molti casi addirittura maggioranza, in altri minoranza ma con percentuali assai consistenti). Se politica di “Italianizzazione” della Venezia Giulia voleva consistere, insomma, nella volontà di «allontanamento degli elementi allotri che da poco si erano stanziati in terre italiane», nel Sudtirolo, almeno nella visione del “Fascismo ufficiale” e anche di quello “di Roma” nel primo periodo, si trattava più che altro di ‘Nazionalizzare’ (cioè rendere parte della Nazione) un territorio che, forse in passato era stato maggiormente abitato da popolazioni latine (a partire dalla fondazione romana di Bolzano da parte del generale Druso), ma che ora di quella Latinità/Italianità aveva mantenuto pochissimo. Nessun ‘allontanamento’/espulsione dunque di popolazione (come invece si auspicava in Istria e Dalmazia; anche se

poi neppure lì vi fu espulsione alcuna, ma ‘semplicemente’ cancellazione amministrativa della presenza della popolazione «allotria»), ma creazione di un ‘nuovo’ Alto Adige, di una ‘nuova Bolzano’²⁷, con immigrazione massiccia di popolazione proveniente dal resto d’Italia e soprattutto da Veneto e Lombardia (cosa che, ancora una volta, non avvenne nella Venezia Giulia).

I nuovi ‘centri italiani’ si affiancarono a quelli ‘sudtirolesi’, i nuovi insediamenti agricoli a quelli preesistenti, i nuovi quartieri urbani abitati da Italiani a quelli originari, con una ‘duplicazione di Nazionalità’ che l’“Urbanistica nazionalista” venne chiamata a creare. E l’applicazione del programma – più vicino a quello delle Colonizzazioni eritree, libiche e poi etiopi – fu comunque tanto efficace dal punto di vista urbanistico e architettonico (nonostante una complessiva “Italianizzazione imperfetta”²⁸) che, nel giro di pochi anni, le percentuali nazionali vennero drasticamente ribaltate, facendo ad esempio di Bolzano, che rispetto a Merano era da sempre la “città dei Tedeschi” per eccellenza, una «città italiana» come maggioranza della popolazione, come nuovo sviluppo economico, come nuova *facies*.

In ogni previsione di Piano, le ‘questioni della Demografia’ risultavano nodali; ma nelle “Terre di confine”, e anche in Alto Adige, non era solo ‘questione di numeri’, ma anche di ‘etnie’²⁹.

Per le Autorità italiane, il primo passo era quello di ribaltare in città le ‘gerarchie etniche’ tipiche dell’Alto Adige/Sudtirolo.

popolazione di Zwölfmalgreien) e che era stato ampiamente utilizzato dalle Autorità austriache in Dalmazia dalla metà dell’Ottocento. Cfr.: *Großes-Fest- und Freischießen anlässlich der Vereinigung der Gemeinde Zwölfmalgreien mit der Stadt Bozen am k.k. Hauptschießstande “Erzherzog Eugen”* (Bozen, am 17.-30. April, 1.-4. Mai 1911), Bolzano, 1911; H. TIEFENBRUNNER, *Häusergeschichte von Zwölfmalgreien*, Bolzano, 2011.

26 E. TOLOMEI, *Provvedimenti per l’Alto Adige*, «Gerarchia» (Milano), 5, 1928, pp.268-296.

27 Già nel 1921 quella strategia veniva avanzata da vari politici locali (*Azione fascista dopo i fatti di Bolzano*, «Archivio per l’Alto Adige», XVII, 1922, p.326), che sosteneva la necessità di «favorire l’emigrazione degli Italiani nell’Alto Adige, appoggiandovi ogni utile e giusta iniziativa ... [Del resto] Machiavelli – nel principio del “Secondo Libro” delle “Storie fiorentine” [nel capitolo] “Intra gli altri e grandi, meravigliosi ordini della Repubbliche e Principati antichi” - suggeriva di mandare nei paesi vinti o voti nuovi abitatori, i quali chiamavano “Colonie” Questo rendeva il paese vinto al vincitore più sicuro; la quale consuetudine essendosi oggi spenta, ne nasce la rovina e la debolezza della provincia». Quella strategia veniva ribadita da Tolomei: «per l’Alto Adige lentamente ma irresistibilmente bisogna rendersi padroni nazionali del capoluogo»: E. TOLOMEI, *Ciò che occorre per l’assimilazione*, «Archivio per l’Alto Adige», XXII, 1927, p.213; «Bolzano deve diventare una città puramente italiana di 100.000 abitanti»: E. TOLOMEI, *L’edilizia*, «Archivio per l’Alto Adige», XXV, 1930, p.305. E la politica era quella che si sarebbe poi adottata ad esempio per Addis Abeba.

28 A. DI MICHELE, *L’Italianizzazione imperfetta. L’Amministrazione in Alto Adige tra Italia liberale e Fascismo*, Alessandria, 2003.

29 Interessanti gli andamenti demografici delle Terre di Confine secondo i Censimenti del 1921 e del 1931, dal punto di vista delle Province: Bolzano passava da 235.487 abitanti del 1921 (quando era Comprensorio essendo stata istituita la Provincia solo nel 1927) a 269.610 del 1931 (+34.123 pari a +14.5%) ovvero per la popolazione complessiva da 256.610 abitanti del 1921, giungeva a 282.158 del 1931 (+9.9%), fino a 298.290 nel 1936 (+5.7% rispetto al 1931 con +16.132 abitanti; +16% rispetto al 1921 con +41.680 abitanti. E si era appena avviata la nuova Zona industriale ... Secondo Ettore Tolomei vi erano in Provincia nel 1931 «195.177 abitanti di razza tedesca, 65.503 italiani e 1335 Slavi ... ma [la situazione] sarebbe alquanto diversa se il territorio della provincia corrispondesse appieno alla superficie geografica dell’Alto Adige» cioè all’alta valle dell’Adige dopo Salorno, che invece era stata assegnata alla Provincia di Trento: E. TOLOMEI, *Movimento demografico*, «Archivio per l’Alto Adige», XXVII, 1932, p.605. Impossibile comunque che nel 1939, al momento delle *Opzioni*, la popolazione della Provincia ammontasse a 234.650 abitanti, perché sarebbe addirittura decresciuta rispetto al 1936 di -21% mentre sappiamo era in atto il boom economico di Bolzano: R. STEININGER, *La regione Trentino-Alto Adige! Südtirol nel XX secolo: I. Politica e istituzioni*, Trento, 2007, pp.160-161; Trento passava da 405.135 abitanti del 1921 (Comprensorio di Trento, fino a che nel 1927 si staccava la Provincia di Bolzano) ai 390.527 del 1931 (con un decremento pari a -14.608 unità e cioè al -3.6%) ovvero la popolazione complessiva da 404.237 abitanti del 1921, si riduceva a 384.125 nel 1931 (-5.0%), fino a 370.739 unità nel 1936 (-3.4% rispetto

Nel “Censimento nazionale italiano” del 1921, Bolzano contava 25.463 abitanti e il limitrofo comune di Gries 7.538³⁰: tutta l'area arrivava a fatica a 35.000 abitanti, un numero decisamente esiguo. Secondo le stime ufficiali già nel 1929

«in seguito alle ultime statistiche risulta che la popolazione complessiva di Bolzano, compresa la guarnigione, ammonta a 38.743 persone. Di

esse 28.480 sono oriunde della Venezia Tridentina [comprendendo dunque anche gli abitanti tedeschi] e della Venezia Giulia, 3.154 sono cittadini stranieri e 7.109 provengono dalle vecchie province. Delle persone oriunde della Venezia Tridentina e Giulia, 3.450 sono di lingua italiana. Pertanto i cittadini di madrelingua italiana sono 10.263 contro 25.030 allogliotti»³¹.

al 1931 con -13.386 abitanti; -8.2% rispetto al 1921 con -33.498 abitanti). Quelli di Trento sono dati comparabili con quelli della vicina Belluno che, nonostante nel 1923 avesse visto il passaggio di tre Comuni - tra i quali Cortina d'Ampezzo - dal Comprensorio di Bolzano, nel 1931 contava 210.355 abitanti rispetto ai 234.583 del 1921, con una flessione di -24.228 unità pari al notevole -10.3%. Vicenza da 543.471 abitanti del 1921 giungeva a 528.256 del 1931 (-15.215 unità pari a -2.7%); Udine passava da 755.732 abitanti del 1921 a 718.245 del 1931 (-37.487 unità pari a -4.9%); Gorizia da 200.707 abitanti del 1921 a 205.823 del 1931 (+5.116 unità pari a +2.5%); Trieste contava 325.940 abitanti nel 1921 e 348.494 del 1931 (+22.554 unità pari a +6.9%); Pola da 287.470 abitanti del 1921 a 297.526 del 1931 (+10.056 unità pari a +3.4%); Fiume contava da 96.511 abitanti nel 1921 e 106.755 del 1931 (+10.244 unità pari a +10.6%); Zara passava da 18.623 abitanti del 1921 a 20.324 del 1931 (+1.701 unità pari a +9.1%; ma sempre in una città molto piccola e ‘strozzata’ dall'essere *enclave* decentrata). Ma si tenga conto che un incremento come quello di Trieste (+6.9%) era considerato allora nella stampa locale estremamente basso (mentre già -3.6% era a dir poco preoccupante). Questi dati provinciali sono molto interessanti e, nella loro lettura generale, rispetto al trend complessivo che vedeva un decremento di tutte le Province pedemontane (Udine, Belluno, Vicenza, Trento: tutte con il segno negativo), Bolzano spicca invece per il proprio notevole incremento di popolazione (certamente frutto di immigrazioni italiane, ma anche di occupazione e di sviluppo economico); una situazione che non a caso trovava il proprio corrispettivo a Fiume e a Zara, città che godevano anch'esse di particolari facilitazioni con il Porto franco, rispetto alla stagnazione di Trieste, di Gorizia e di Pola (dalla quale erano invece partiti i residenti asburgici e gli operai rimpiazzati da altri arrivi). Ancora una volta la situazione di Bolzano si mostrava decisamente privilegiata. Interessanti i dati comparativi tra “Venezia Tridentina” (Trento e Bolzano) e “Venezia Giulia e Zara” (Trieste, Udine, Gorizia, Pola, Fiume e Zara): la Tridentina era molto più vasta (13.652 kmq rispetto a 8.953 kmq), ma, per le condizioni morfologiche, mostrava una scarsa densità di 48 abitanti/kmq rispetto ai 109 abitanti/kmq della Venezia Giulia (che si attestava poco oltre il doppio). La popolazione era aumentata nella Venezia Giulia passando da 929.251 unità del 1921 a 978.942 del 1931 con +49.691 abitanti (+5.3); mentre nella Venezia Tridentina (dove viveva circa 1/3 in meno di abitanti rispetto alla Venezia Giulia) la popolazione era passata da 640.622 abitanti a 660.137 con 19.515 unità in più (+3%) grazie agli incrementi di Bolzano, che si mostrava, dunque, come il nuovo centro trainante di tutta l'area pedemontana (da Udine a Vicenza, a Trento) anche dal punto di vista economico.

30 L'andamento demografico del Comune di Bolzano: al 1921 abitanti 32.679 ovvero 32.812 residenti (compresi i 25.315 residenti del Comune di Bolzano e i 7.497 del Comune di Gries poi inglobato in quello di Bolzano nel 1925); al 1931 abitanti 37.351 (+14.3%); al 1936 abitanti 45.505 (+21.8%), che significa che dal 1921 al 1936, +12826 pari a +39.2%. Interessante il confronto con i dati provinciali che fanno capire quanto incremento interessasse la città e quanto la provincia: il Comprensorio di Bolzano (senza il Capoluogo) conta 223.931 abitanti nel 1921, che passano a 244.807 nel 1931 nella Provincia di Bolzano (+20.876 unità pari a +9.3%), e diventano 252.787 abitanti nel 1936 (+7980 unità rispetto al 1931 cioè +3.2%); ma +28.856 abitanti rispetto al 1921 pari a +12.8%). Dai dati si ricava che tra il 1931 e il 1936 la Provincia è cresciuta poco (solo +3.2%, rispetto a Bolzano che ha visto invece un deciso incremento del +21.8%), mentre un boom è stato registrato tra il 1921 e il 1936 sia dalla Provincia (+12.8%), sia soprattutto dal Capoluogo (+39.2%). Dal punto di vista comparativo è interessante notare che nel complesso, in termini assoluti, tra il 1921 e il 1936, la Provincia di Trento perde -33.498 abitanti; quella di Bolzano ne acquista +41.680, con uno scarto di +8182 unità (+19.6%) che, solo in termini del tutto orientativi, si può ritenere essere giunto dalle Province vicine (Lombardia e Veneto). Interessanti, a livello demografico, anche i dati relativi alle “Opzioni” del 1939: nella Provincia di Bolzano avevano diritto a svolgere l'opzione 229.500 votanti (rispetto al Censimento del 1936 con 298.290 abitanti, addirittura con un calo di -68.790 unità, differenza di ben il -29.9% che è difficile riconnettere a bambini e minori. Gli optanti per l'Italia in tutta la Provincia sarebbero stati 63.012. In questo ‘balletto delle cifre’, è assai difficile che nel 1939 la popolazione della Provincia ammontasse a 234.650 abitanti - sarebbe decresciuta rispetto al 1936 di -21% mentre era in atto il *boom* economico - con oltre 80.800 Italiani a Bolzano, cifra inesprimibile visto che non si compivano Censimenti etnico-linguistici ufficiali (e si parlava di 63.012 optanti per l'Italia in tutta la Provincia): STEININGER, *La regione Trentino-Alto Adige* ..., cit., pp.160-161. Altre cifre sostengono che al momento delle *Opzioni* del 1939 vennero coinvolte 213.000 persone ovvero 266.985 (ancora una volta senza contare bambini, minorenni, casi misti e d'opportunità), che rispetto ai 298.290 abitanti ufficiali del 1936 hanno portato a stimare in circa 85.000 gli arrivi di Italiani a Bolzano in quegli anni. Cifre che sembrano, in verità, assolutamente sovrastimate. Infatti non sembrano neppure affidabili i dati, peraltro provvisori, diffusi nell'occasione dal Ministero dell'Interno italiano (che non aveva nessun interesse ad evidenziare i risultati della “*Option für Deutschland*”, nonostante il peso schiacciante dei 166.488 optanti per la Germania poi divenuti 185.05 nei dati ufficiali successivi. Però registrava il prefetto Mastromattei: «le cifre degli optanti sono tali da soddisfarci completamente: non è l'esodo di massa ... non è l'esodo minimo che mantenga in piedi il problema di una minoranza etnica» in FREIBERG, *Suedtirol* ..., cit., p.655), mentre la Storiografia altoatesina postbellica ha spesso puntato a rimarcare il peso numerico dell'Italianizzazione fascista dell'Alto Adige (ma per il numero di abitanti che Bolzano aveva nel 1921, dopo tre anni di Governo italiano - e cioè 32.812 unità insieme a Gries - ‘bastavano’ 35.000 Italiani per ribaltare le proporzioni etniche. Si può supporre che a quella data si fossero insediati a Bolzano circa 40.000 Italiani, specie dopo l'avvio della Zona industriale, rispetto agli originari 32.679 del 1921. I 70.898 abitanti del “Censimento” del 1951 sarebbero stati raggiunti grazie agli incentivi e all'industrializzazione post-bellica). Secondo altri dati ancora - provenienti dagli “Indici statistici” della Provincia e del Comune - Bolzano avrebbe avuto nel 1910, 30424 abitanti; nel 1921, 32.679; nel 1935, 40.788 (+8.109); nel 1939, 56.812 (+16.024); nel 1943, 64.494 (+7.682); ma in questo caso l'immigrazione italiana non sarebbe stata oltre 30.000 unità). Gli Italiani nella Provincia sarebbero stati 80.743 nel 1939

La questione demografica era nodale e solo ‘artifici’ contabili permettevano di indicare un rapporto quasi di 1 (Italiano):2 (Tedesco). Ancora nel 1939, le stime ufficiali segnalavano che

«gli abitanti di Bolzano erano 14.941 nel 1869, 23.000 nel 1900, 30.424 nel 1910, 32.812 nel 1921, 40.759 nel 1931, dopo l’annessione di Gries e di Dodiciville ... Il censimento del 1936 dava a Bolzano una popolazione presente di 52.787 abitanti, con un aumento di 12.000 abitanti in un solo quinquennio, con l’esclusione della guarnigione. Al 31.03.39 la popolazione presente era di 64.796 persone. Rispetto all’anno 1911 la popolazione della città è più che raddoppiata»³²,

e dunque solo un adeguato Piano regolatore (peraltro ufficiosamente vigente) poteva disciplinare gli andamenti. Ancora, le fonti ufficiali notavano infatti che

«il Comune ha visto aumentare la sua popolazione nel corso del quindicennio 1921-1936 da 32.812 a 45.5050 abitanti; gli ultimi anni hanno segnato un incremento annuo medio di 2455 abitanti, sicché può prevedersi che, anche per effetto del costante aumento delle masse operaie occupate nella Zona industriale di recente costituita, Bolzano raggiungerà in un tempo non remoto i 100.000 abitanti. Siffatta previsione è stata posta a base del Piano Regolatore Generale e d’Ampliamento della città»³³.

Del resto, analizzando la situazione nell’arco di trent’anni, anche il *trend* regionale sudtirolese si

mostrava davvero significativo: se nel 1910 gli abitanti complessivi erano 237.000 (dei quali 221.200 parlanti Tedesco e solo 6950 Italiano), nel 1939 – al momento della possibilità dell’ “Opzione” dei cittadini in favore della Germania o l’Italia – gli abitanti risultavano 326.700 con 234.650 Tedeschi aumentati di circa 13.000 unità, ma, soprattutto, 80.800 Italiani, aumentati di oltre 70.000 unità divenute poi 104.750 nel 1943³⁴ (+1507% rispetto al 1910).

Il risultato era evidente: fin dalla fine degli anni Venti, l’Alto Adige veniva considerato un territorio da colonizzare attraverso l’immigrazione di popolazione italiana proveniente dalle altre province, secondo un chiaro disegno politico. Mussolini lo aveva comunicato espressamente al prefetto Ricci, il 15 gennaio 1927 in occasione della creazione della provincia di Bolzano, sulla base di istruzioni puntuali a partire dall’uso politico della «leva demografica» per modificare la composizione «etnica» della popolazione, grazie all’insediamento di Italiani. A pochi mesi da quelle direttive al Prefetto, il Duce ribadiva gli stessi concetti nel “*Discorso dell’Ascensione*” (26 maggio 1927), dove, dopo aver sottolineato l’importanza del peso demografico per la potenza delle Nazioni, metteva in evidenza come il problema delle minoranze «allogene ... lo si capovolge, ma non lo si risolve». Il Regime cioè intendeva accelerare l’arrivo di Italiani provenienti dalle altre province in Alto Adige allo scopo di raggiungere con la «forza dei numeri» la politica di Italianizzazione. Del resto, non si poteva pensare che le cose potessero andare altrimenti: alla ricerca di sempre

(contro 245.900 Tedeschi e Ladini) e 104.766 nel 1943 (contro 186.932 Tedeschi e Ladini). I dati censuari, come in tutte le zone di confine, sono dunque piuttosto confusi e molto ‘politici’, ma si può fare riferimento a: *Censimento della popolazione del Regno d’Italia. 1 dicembre 1921*, Roma, 1928; ISTAT, *VII° Censimento Generale della popolazione del Regno d’Italia. 21 aprile 1931*, Roma, 1933; PROVINCIA DI BOLZANO, ASTAT-Istituto Provinciale di Statistica, *Raccolta di dati statistici relativi agli anni 1936, 1937 e 1938*, Bolzano, 1987; COMUNE DI BOLZANO, *Annuario statistico*, Bolzano, 1988; H.ALEXANDER, 1945: *Vollaeufige Bilanz eines wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Umbruchs in Suedtirol*, in *Suedtirol. Stunde Null? Kriegsende 1945-1946*, a cura di H.Heiss e G.Pfeifer, Innsbruck, Vienna, Monaco, 2000, pp.153-166; G. CORNI, *Spostamenti di popolazioni nella Seconda guerra mondiale. Una nuova fonte sulle opzioni in Sudtirolo (1939-1943)*, in *Demokratie und Erinnerung. Südtirol - Österreich - Italien*, Innsbruck-Vienna-Bolzano, 2006, pp. 163-181; S. LECHNER, *Die Erste Option: die Vergabe der italienischen Staatsbürgerschaft an die Südtiroler in Folge der Annexion 1920*, in *Regionale Zivilgesellschaft in Bewegung. Cittadini innanzi tutto. Festschrift für/Scritti in onore di Hans Heiss*, a cura di H. Obermair, S. Risse e C.Romeo, Vienna-Bolzano, 2012, pp. 219-236. E anche i repertori statistici in <http://www.tuttitalia.it/statistiche/censimenti-popolazione> (trentino-alto-adige/provincia-autonoma-di-trento; trentino-alto-adige/provincia-autonoma-di-bolzano), consultato nel novembre 2016. Ma anche, per la diffusione dei dati: P. RIBICHINI, *Da Sudtirolo ad Alto Adige: arrivano gli Italiani*, Roma, 2008; *Storia regionale del Trentino-Alto Adige/Südtirol nel XX secolo*, vol.III: *La popolazione della regione Trentino-Alto Adige/Südtirol*, a cura di R. Taiani e M. Wedekind, Trento, c.s. (testo che si spera faccia un po’ di ordine, con oggettività, nella serie dei numeri).

31 *L’Ospedale civico di Bolzano*, «La Provincia di Bolzano», 5 gennaio 1929 (sulla base della popolazione si valutavano anche le richieste ospedaliere di posti letto). Le indicazioni de’ «La Provincia di Bolzano» sono tratte da *Iper-testi de’ “La Provincia di Bolzano”*, a cura di G.Delle Donne, in <http://www.bpi.claudiaugusta.it>, consultato nel settembre 2016.

32 *L’Ospedale di Bolzano*, «La Provincia di Bolzano», 10 maggio 1939.

33 “Verbale” dell’Adunanza del giorno 28 luglio 1939 del Consiglio Centrale delle Stazioni di Soggiorno, di Cura e di Turismo presso il Ministero dell’Interno, in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. “Bolzano, Piano Regolatore e di ampliamento. Piano particolareggiato della zona di immediata esecuzione”.

34 I dati, al di là dei “Censimenti” che non prevedevano l’indicazione della «lingua d’uso» al contrario di quello del 1910 che aveva scatenato feroci proteste a Trieste, vengono tratti principalmente da statistiche economiche in G.FAUSTINI, *L’economia dell’Alto Adige tra le due Guerre*, Trento, 1985, p.7. Possono essere anche dati non esatti nel dettaglio, ma ben restituiscono un *trend* demografico che per parte italiana aveva visto un incremento notevole.

nuovi territori da colonizzare, il Regime sentiva il dovere morale oltre che politico, verso i propri abitanti della Penisola che l'avevano appoggiato, di rendere italiana una terra che gli era stata affidata dalle Potenze vincitrici.

La ‘mano’ era relativamente ‘morbida’ rispetto a quanto avveniva nella Venezia Giulia, ma in quel caso la politica di Assimilazione forniva frutti più ‘soddisfacenti’ rispetto all’Alto Adige (gli Sloveni a Trieste in pochi anni erano numericamente ‘spariti’). La prima immigrazione era dunque stata dovuta alla diffusione dell’Amministrazione statale italiana ed alla Italianizzazione della Pubblica amministrazione locale: si era trattato di un’Italianità prevalentemente impiegatizia (mentre quella libica era invece agricola), che aveva formato un vero e proprio ‘nuovo ceto strategico’ ottenuto facendo giungere in Alto Adige una fitta schiera di impiegati pubblici alle dipendenze dello Stato oltre che personale militare. Il Regime si adoperò innanzitutto per permettere l’arrivo e la permanenza di quei funzionari ed impiegati civili, con al seguito le loro famiglie³⁵ (oltretutto chiamati al compito di rappresentarlo con dignità e prestigio come se si trattasse dell’urgenza di una volontà “nazionale”, in una sorta di laboratorio per il “nuovo Italiano di confine”³⁶). Assicurare la residenzialità e la permanenza degli impiegati e delle loro famiglie era però operazione complessa anche perché i dipendenti statali inviati a Bolzano

vivevano spesso la loro nuova sede come precaria, se non addirittura come punitiva, e non erano in molti casi interessati ad acquistarsi una casa in proprietà (anche se il Regime emanò un Decreto Legge n.1765 del 29.7.27, convertito in legge il 13.8.28 n. 2102 dove venivano assicurate facilitazioni al proposito).

La realtà fu infatti lo scontro con il problema degli alloggi; problema che non consentiva una stabilità della nuova popolazione (per questo motivo l’Amministrazione statale, quella delle Ferrovie e delle Poste, negli anni Venti cercarono di intervenire con la costruzione di case per i dipendenti pubblici: l’INCIS).

Dopo qualche anno, però, all’inizio degli anni Trenta, apparve ancor più chiaro che la penetrazione italiana non procedeva come previsto: dalle relazioni sulla situazione dell’Alto Adige che giungevano a Mussolini dai Prefetti, oltre che dalle lamentazioni di Ettore Tolomei che diceva di avere il polso della realtà (vivendo «non nelle Prefetture, ma in campagna fra i contadini»), emergeva un profilo del processo di Italianizzazione ancora poco compiuto. Secondo i dati al 1928 «su 36.400 abitanti di Bolzano, solo 13.200 sono Italiani ... dei quali 4500 sono Trentini e 8700 Regnicoli»³⁷; e nello stesso 1928 Tolomei riportava che «dalle ultime Statistiche risulta che la popolazione complessiva di Bolzano ammonta a 38.743 persone, di cui 25.030 alloggiote, 3154 cit-

35 Sintetizzava TOLOMEI (*Relazione del senatore Tolomei per le conversione in Legge al Senato del Regio Decreto Legge del 10 ottobre 1929 n.1898*, l’«Archivio per l’Alto Adige», XXV, 1930, pp.307-308): «anche se il Governo si assunse di combattere l’urbanesimo, l’urbanesimo da moventi malsani ... ma è anche quello che vuole che Roma sia assunta a metropoli degna della nostra grandezza, ed è quello che propone anche per Bolzano adeguate Leggi d’eccezione ... come il presente Decreto ... Il Governo promosse per Bolzano un programma costruttivo ... con un apposito fondo ... così l’edilizia di Bolzano ha preso uno straordinario sviluppo ... con l’afflusso sempre maggiore dei nostri connazionali. Sono così sorti in questi anni i due grandi gruppi di case per gli impiegati statali (INCIS), poi le case dei ferrovieri ed altri gruppi considerevoli dovuti alla privata iniziativa. Stanno sorgendo le costruzioni d’alloggi affidate all’Istituto per le Case Popolari di Venezia». Ma il nodo era la necessità di istituire uno «speciale Istituto di Credito atesino ... in vantaggio della nuova popolazione affluente ... ma che ora ha un carattere di popolazione fluttuante». D’altronde si notava nello stesso «Archivio per l’Alto Adige» (*Banca del Trentino e dell’Alto Adige, Resoconto esercizio 1929*, ivi, p.286) che «nella Banca non vi è nessun rappresentante dell’Alto Adige nella Presidenza, nel Consiglio e negli Uffici ... ed essa non esercita nell’Alto Adige alcuna funzione particolare in ordine agli interessi della Nazione alla frontiera». Anche Alberto Calza Bini, nella sua duplice figura di Architetto (e Progettista di parte della casa INCIS a Bolzano) e di Deputato, come Relatore alla Camera dello stesso Disegno di Legge che vedeva coinvolto Tolomei al Senato, aveva sottolineato come senza le dovute facilitazioni economiche «la popolazione allogena si trova già provvista di alloggio e la nuova [italiana] non è attratta dal miraggio della proprietà» (in ivi, p.309).

36 Molto interessante anche il fenomeno di amalgama prodottosi tra i nuovi residenti di Bolzano provenienti dalle diverse Regioni italiane e in particolare dal Trentino, dal Veneto, dal Friuli e dalla Lombardia, oltre che dall’Italia del Sud. Anche dal punto di vista linguistico, oltre che identitario, è nato infatti un nuovo ‘dialetto’ (o slang) bolzanino, che su base trentina ha visto molti inserti derivati da altre Lingue regionali italiane oltre che dal Sudtirolese tedesco. Sicuramente una situazione unica nel panorama linguistico italiano contemporaneo. Dal punto di vista identitario, così, Bolzano italiana ha prodotto anche nuovi Bolzanini italiani, specie di nuova generazione cioè nati in città e quindi Bolzanini a tutti gli effetti, che hanno segnato nel Dopoguerra un inedito radicamento etnico-sociale, costituendo addirittura la maggioranza degli abitanti. Un successo, dunque, per le Politiche del Regime, anche da questo punto di vista (tanto che, inversamente, anche i dialetti tedeschi altoatesini hanno subito un influsso sempre più forte dell’Italiano). Si veda ora: *Lo slang di Bolzano*, Bolzano, 2° ediz. ampliata, 2011 («lo strano modo di parlare dei Bolzanini ... non un dialetto vero e proprio, ma un intricato mix di espressioni, frasi e modi di dire clonati dai vari dialetti veneti e trentini, di commistioni linguistiche tra Italiano e Tedesco dialettale»). Cfr. V.COLETTI, P.CORDIN e A. ZAMBONI, *Il Trentino e l’Alto Adige*, in *L’Italiano nelle Regioni. Lingua nazionale e identità regionali*, a cura di F. Bruni, Torino, 1992, pp. 178-219; A.M. MIONI, *L’Italiano nelle tre comunità linguistiche tirolesi (con particolare riguardo per la pronuncia)*, in K. Egger e F. Lanthaler, *Die deutsche Sprache in Südtirol: Einheitssprache und regionale Vielfalt*, Vienna, 2001, pp. 65-76. Interessante per la lettura politica delle vicende linguistiche: E. KÜHEBACHER, *Kultur und Heimat. Deutsch und Italienisch in Südtirol*, «Südtiroler Rundschau», 5, 1976, pp. 6-10.

37 In FEDERAZIONE PROVINCIALE FASCISTA DI BOLZANO, *L’azione fascista in Alto Adige (luglio 1928)*, Bolzano, 1928.

tadini stranieri (l'8%) e 10.559 cittadini italiani di lingua italiana (di cui 7.109 provenienti dalle vecchie Province)³⁸.

La nuova strategia fu dunque quella di «intensificare al massimo l'immigrazione di elementi delle vecchie provincie in Alto Adige fino a rovesciare il rapporto numerico della popolazione di lingua italiana di fronte a quella di lingua tedesca». In tutto questo l'approvazione del Piano regolatore, con le sue previsioni razionalizzate di sviluppo, assumeva una nodalità centrale, anche per coordinare la nuova fase di sviluppo: la trasformazione del processo di Italianizzazione nel passaggio dall'insediamento del ceto impiegatizio a quello dei «lavoratori-legionari».

Il Concorso per il Piano regolatore prima (1929), la stesura di un vero Piano «compendiario» delle varie proposte e quindi i provvedimenti per lo sviluppo industriale di Bolzano, tradotti in legge nella primavera del 1935 e sempre disciplinati dal Piano regolatore, dettero l'impulso ad una seconda e consistente ondata migratoria, che fece forza su un ben più massiccio spostamento di popolazione, da occupare nelle fabbriche della nuova zona industriale del capoluogo. Si trattò di una strategia ben più articolata che, a partire dalla centralità della creazione di importanti complessi industriali (a Bolzano e a Merano), attraverso anche la pratica dell'esproprio delle terre che appartenevano ai contadini sudtirolesi, poneva mano ad una intensa attività di bonifica (con la creazione di nuovi borghi agricoli³⁹) e allo sviluppo edilizio dei maggiori centri urbani dove ospitare i nuovi arrivati: manodopera impiegata nei cantieri edilizi e nella costruzione di grandi opere pubbliche, coloni impegnati in opere di bonifica e operai assunti presso i vari stabilimenti.

Il 1937 fu dunque l'anno in cui in Provincia di Bolzano si raggiunse il più alto numero di immigrati dal resto d'Italia, tanto che fino ai primi anni Quaranta il numero degli Italiani in Alto Adige crebbe costantemente e in modo consistente. Anche se, ovviamente, l'obiettivo politico dell'Italianizzazione, cui l'immigrazione era strettamente connessa, fu però raggiunto solo in parte, se non nel caso privilegiato dello sviluppo del Capoluogo, visto che le regioni alpine, le valli interne e il territorio agricolo ne rimasero pressoché escluse. A Bolzano, infatti, che secondo le previsioni del Regime avrebbe dovuto aumentare di circa 60 mila unità la sua popolazione per raggiungere l'obiettivo dei 100 mila abitanti, furono soprattutto la creazione della nuova zona industriale e i molti

cantieri che sorgevano in una città in piena espansione, a richiamare migliaia di immigrati provenienti con le loro famiglie (rispetto all'«immigrazione fluttuante» della fase precedente). Anche se le ottimistiche previsioni di quota 100.000 abitanti non furono realizzate nell'immediato (vi si giunse trent'anni dopo), il consistente flusso migratorio fu comunque tale da provocare un radicale – e permanente – rovesciamento degli equilibri etnici, portando gli Italiani a divenire maggioranza in città (mentre si trattava di una popolazione italiana diffusa in modo squilibrato nel territorio – dove vigeva un'alta concentrazione bolzanina e minima concentrazione provinciale – portando a forti disparità nel tessuto socio-economico provinciale).

I nodi giungevano al pettine nel 1939. Le «Opzioni», che furono l'estremo tentativo risolutivo per porre fine alla questione dell'Alto Adige, ebbero indirettamente l'effetto di portare alla luce la scarsa efficacia – questo almeno secondo i piani immediati e le valutazioni del Regime – dell'immigrazione italiana, come strumento decisivo per l'Italianizzazione e posero di fatto in secondo piano il significato politico-strategico che quell'immigrazione italiana aveva avuto fino a quel momento. Infatti che quell'Italianizzazione dell'intera provincia fosse difficile da raggiungere, soprattutto nei tempi dettati – un decennio – sembrò risultare chiaro anche al prefetto Mastromattei, quando nel 1939, scrivendo al Duce, sottolineava ora come l'Italianizzazione dell'Alto Adige si sarebbe ottenuta non attraverso l'immigrazione, bensì attraverso l'esodo forzato dei Sudtirolesi (adottando, cioè, una «politica giuliana» nel trattamento degli Allotri):

«il programma di immigrazione degli elementi delle vecchie provincie è sempre in atto e si prevede, in conseguenza dell'ulteriore sviluppo della zona industriale di Bolzano e di varie attività negli altri maggiori centri della provincia, che nel corso di pochi anni la popolazione possa essere raddoppiata. Infinite sono le iniziative prese in ogni campo per accelerare il processo di Italianizzazione della provincia. Ma il problema rimane sempre in piedi a causa del numero relativamente enorme degli Allogeni e dei Tedeschi in genere. ... Anche quando il numero dei cittadini di lingua italiana superasse quello dei cittadini di lingua tedesca rimarrebbe pur sempre salda, compatta, fortissima nei suoi mezzi, nei suoi irriducibili sentimenti, la grande massa allogena sostenuta nelle

38 ETTORE TOLOMEI, *Movimento demografico*, «Archivio per l'Alto Adige», XXIV, 1929, p.451.

39 Ad esempio: P.VALENTE e C.ANSALONI, *Con i piedi nell'acqua. Sinigo tra bonifica e fabbrica. Storia di un insediamento italiano nell'Alto Adige degli anni Venti*, Merano, 1991 («Borgo Vittoria presso Innico di Merano»).

sue tradizioni ed aspirazioni da tutto il popolo tedesco»⁴⁰.

Emergeva, insomma, quell’*“Italianizzazione imperfetta”*, frutto della combinazione di una serie di limiti e di difficoltà oggettive, che veniva sentita come una vera e propria sconfitta politica per il Regime⁴¹, visto come si sarebbe voluto che andassero le cose (adesione della popolazione tedesca all’Italianità; sparizione del bilinguismo, etc); ma si trattò, comunque, di un vero successo se si pensa al cambiamento radicale che un’intera regione e soprattutto Bolzano registrarono in un ventennio. Merano aveva visto la sua popolazione italiana salire a quasi il 50% e Brunico a circa il 15%, mentre il Capoluogo era cambiato non solo etnicamente, ribaltando le percentuali del 1918, ma aveva visto sorgere una nuova «Bolzano italiana» con l’aspetto di singolare ‘città metafisica e déco’. La Regione aveva assistito ad un boom del Turismo e aveva vissuto una vera e propria “Età dell’oro” per la presenza delle nuove industrie e una ricchezza prima impensata. Un Alto Adige, insomma, irricognoscibile rispetto a solo vent’anni prima. E Bolzano si poneva

«non soltanto come città bella e popolata, centro di vita economica doviziosa, ma anche sopra tutto città italianissima, focolare di cultura nostra, centro propulsore di vita nazionale alla frontiera»⁴².

2. Il Concorso per il primo Piano regolatore di Bolzano italiana (1929) e l'intervento di Ettore Tolomei

La «Provincia di Bolzano» il 6 gennaio del 1929 annunciava che

«il Commissario prefettizio ha determinato che

l’Ufficio tecnico appronti un “Capitolato” contenente le Norme per bandire un “Concorso nazionale” con premi in denaro per la compilazione del Piano regolatore della città di Bolzano, conseguentemente al Decreto Legge che obbliga i Comuni che siano Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo, qualunque ne sia la popolazione, ad attuare il Piano regolatore»⁴³.

Già nel marzo, nella “Relazione” tenuta da Ettore Tolomei al Senato per la conversione in Legge (poi 10 ottobre 1929 n.1898) del Decreto Legge relativo alle agevolazioni concesse dal Governo per la realizzazioni di alloggi a Bolzano, il Senatore annunciava pubblicamente che

«Bolzano sta per avere il suo Piano regolatore, che prevede uno sviluppo urbano considerevole, una migliore disposizione della sua viabilità d’accesso e di transito, l’istituzione d’un rione industriale e, pur mantenendo il pittoresco dei quartieri e dei giardini con quanto si conserva nelle vecchie vie del bel Settecento italiano, nuove linee, nuovi elementi di dignità e di grandezza»⁴⁴.

Interessante la rivalutazione del Settecento, da parte di Tolomei, in un momento in cui il Barocco e tanto più il Tardo Barocco erano generalmente considerati secoli deteriori per l’Arte (specie italiana); ma le aspettative nazionalistiche e la celebrazione dell’Italianità facevano apprezzare anche «il bel Settecento italiano» e le caratteristiche di Bolzano.

Pochi mesi dopo, nel luglio, il “Bando” veniva emanato, dopo esser stato «redatto con la consulenza di S.E.Alberto Calza Bini»⁴⁵. Si avviava così la vicenda del Concorso nazionale⁴⁶.

L’anno successivo, nel marzo del 1930, veniva-

40 DI MICHELE, *L’Italianizzazione imperfetta* ..., cit. Anche: IDEM, *L’Italia in Alto Adige e l’evoluzione del paradigma etnico*, “Contemporanea”, 1, 2010, pp. 132-137; IDEM, *La fabbrica dell’identità. Il Fascismo e gli Italiani dell’Alto Adige tra uso pubblico della Storia, Memoria e Autorappresentazione*, in *Faschismen im Gedächtnis/La memoria dei Fascismi*, a cura di A. Di Michele e G. Steinacher, «Geschichte und Region/Storia e regione» (Trento), 2, 2004, pp. 75-108; IDEM, *Un prodromo emblematico: l’Italianizzazione forzata del Sudtirolo (1922-1943)*, in *L’Italia fascista potenza occupante: lo scacchiere balcanico*, a cura di B. Mantelli, «Qualestoria», 1, 2002, pp. 37-43; IDEM, *Stato italiano, Minoranze e Istituzioni locali (1918-1943)*, «Annali di Storia moderna e contemporanea. Rivista dell’Istituto di Storia moderna e contemporanea dell’Università Cattolica di Milano», 8, 2002, pp. 707-715.

41 DI MICHELE, *L’Italianizzazione imperfetta* ..., cit. Per una visione ormai più ‘consolidata’: A.GRUBER, *Suedtirol unter dem Faschismus*, Bolzano, 1978; W.FREIBERG (ovvero K.Heinricher), *Suedtirol und italienische Nationalismus*. Vol.2: Documente, Innsbruck, 1990; G.MEZZALARA, *Quel “Sud etnicamente estraneo”. Appunti sull’immigrazione italiana*, in “È sempre lavoro”. Frammenti di storia del lavoro e dei lavoratori in Alto Adige, a cura di A.Holzer, O.Kiem, G.Mezzalara, M.Ralser e C.Romeo e S.Luzzato, Bolzano, 1991; L.STEURER, *Suedtirol (1918-1918)*, in *Handbuch zue Neueren Geschichte Tirols.*, vol.1: *Politische Geschichte*, cura di A.Pelinka e A.Maisling, Innsbruck, 1993.

42 E.TOLOMEI, *Provincia e Comuni*, «Archivio per l’Alto Adige», XXVIII, 1933, p.461.

43 *Disposizioni del Commissario prefettizio*, «La Provincia di Bolzano», 6 gennaio 1929. Interessante anche il fatto che «il comm. Paribeni, Direttore Generale delle Antichità e delle Belle Arti [del Ministero della Pubblica Istruzione], ha assicurato al senatore Tolomei di avere dato disposizioni per il restauro del campanile di Bolzano, incaricando l’arch. Piero Portaluppi [di Milano] di studiare il progetto».

44 In E.TOLOMEI, *L’edilizia*, «Archivio per l’Alto Adige», XXV, 1930, p.310.

45 *Il Bando per il Piano regolatore di Bolzano*, «La Provincia di Bolzano», 25 luglio 1929.

46 Per la notorietà nazionale: PLINIO MARCONI, *Concorsi per il Piano Regolatore di Bolzano e di Arezzo*, «Architettura e Arti Decorative» (Roma), II, 12, 1929-1930, pp.340-365.

no mostrati nel corso di un'apposita Esposizione presso il Teatro Civico bolzanino,

«i progetti dei 9 partecipanti al Concorso nazionale per il Piano regolatore della città. Vivo è l'interesse della popolazione per questa Mostra: l'affluenza continua di visitatori lo prova. Tutti i Progettisti tengono fede alle Norme del Bando che prescrivono: [1.] di lasciare intatto, o quasi, il vecchio centro a Nord di piazza Vittorio Emanuele [del Duomo], [2.] pur non trascurando accorgimento alcuno per lo sviluppo periferico della zona abitata, fino a raggiungere limiti sufficienti alla vita e al traffico della grande Bolzano futura. Naturalmente però verranno demoliti gli edifici indecorosi, allargate molte vie e piazze, congiunte le arterie principali interne con quelle che dalla città si dirigono verso Sarentino e Merano. Un nuovo ponte sull'Isarco congiungerà direttamente Gries col sottopassaggio ferroviario per Trento; un altro allaccerà Castel Mareccio con la via del Gunsignà»⁴⁷.

Le previsioni complessive erano comunque numerosissime:

«l'area del vecchio cimitero diverrà piazza, utilissima per il traffico; il passaggio a livello presso il ponte sull'Isarco sarà abolito mediante la deviazione, ad Ovest di San Quirino, della linea di Merano, la quale si raccorderà invece a quella di Trento molto più a Sud del punto attuale. I quartieri signorili occuperanno, in prevalenza, le pendici di Dodiciville tra la Talvera e l'Isarco; gli stabilimenti e le pensioni di cura si concentreranno sulle falde del Gunsignà; mentre la Piana di Bolzano (tra l'Isarco e la Ferrovia) diverrà il centro dell'artigianato. Oltresarco acquisterà marcato carattere industriale».

Al di là del fatto che le due ultime indicazioni facevano comprendere come ancora per la Zona

industriale non si fosse giunti ad una specifica determinazione topografica (vagamente nell'Oltresarco⁴⁸), interessante era che nell'Oltretalvera era stata ormai individuata la zona della "Nuova Bolzano italiana":

«il nucleo più popoloso, più civile e più italiano si stabilirà nella vasta e salubre pianura di Gries, dove appunto si prevede la massa maggiore delle nuove costruzioni. Tutti i progetti del Piano rilevano poi l'insufficienza dello spazio ora riservato ai mercati; la necessità tecnica ed estetica e nazionale di un Palazzo della Cultura, che accolga gli Istituti italiani di Cultura superiore: Archivio di Stato, Istituto di Studi per l'Alto Adige, Museo, Biblioteca Civica. Occupata ormai per le Case Popolari l'area a Sud dell'edificio del Museo, unica opportuna rimane l'altra, adiacente, che resterà disponibile in seguito alla demolizione (già stabilita) dell'attuale antiigienico Macello. L'Autorità comunale si prepara, in pieno accordo con il sen. Tolomei, a facilitare le ulteriori pratiche in questo senso»⁴⁹.

Così,

«la Giuria del Concorso – della quale fanno parte nomi illustri nel campo dell'Architettura (S.E. Piacentini, S.E. Bazzani, Accademici d'Italia; e l'arch. Duilio Torres) e ottimi Tecnici, profondi conoscitori della vita e dei bisogni della Città (il Podestà, l'Ingegnere Capo del Genio Civile, l'Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico Provinciale, l'Ingegnere Capo del Comune) – dopo diligente esame dei progetti, dichiara vincitori *ex aequo* gli architetti Libera e Pollini, G. Muzio ed E. Sottsass, ripartendo fra di essi l'ammontare complessivo dei tre primi premi ... Premi d'incoraggiamento vengono assegnati agli ingegneri Chiodi e Merlo, e N. Galimberti»⁵⁰.

Tra i vari progetti ammessi si distingueva, per

47 In TOLOMEI, *L'edilizia* ..., cit., pp.305-306.

48 Si veda anche F. MIORI, *Oltresarco. Ricostruzione storica ed economica dello sviluppo di un quartiere di Bolzano*, Brunico, 1998.

49 *Riunione della Consulta Municipale*, «La Provincia di Bolzano», 7 marzo 1934: si discute della cessione dell'area del vecchio macello all'Istituto Nazionale delle Assicurazioni per mezzo milione di Lire. La cifra non è molto alta, ma l'Istituto si impegna ad edificare la nuova costruzione sulla base delle prescrizioni del nuovo Piano regolatore e di un vincolo che deve consentire la visuale delle Dolomiti da Piazza della Vittoria.

50 Il roveretano Gino Pollini redigeva, tra i suoi primi progetti, quello della «*Casa elettrica di Bolzano*» pubblicato nel settembre del 1929 sulla rivista milanese «Natura» (progetto che preludeva all'opera realizzata l'anno successivo per la IV^a Triennale di Monza e che in seguito venne segnalata tra le prime opere significative del Razionalismo italiano). Nello stesso 1929, in collaborazione con il trentino Adalberto Libera e con lo studio del geometra Elvio Laitempergher di Bolzano, partecipò, vincendolo *ex aequo*, al «Concorso per il Piano regolatore di Bolzano»: il progetto puntava alla realizzazione di zone fra loro correlate da un impianto viario radiale (secondo un modello ispirato al di poco precedente piano per Amsterdam); si prevedeva la costruzione di un terzo ponte sul torrente Talvera all'altezza del Guncina per creare un *continuum* delle zone a verde dei quartieri di Gries e S. Pietro-Sant'Osvaldo. L'intervento progettuale voleva porsi come un Piano funzionalista che adottava il criterio della Zonizzazione (zone specializzate per la residenza, per il lavoro, lo svago, i servizi) e un impianto viario gerarchicamente differenziato, lasciando largo spazio alle zone verdi intese come 'tessuto connettivo' tra le varie zone. Le varie proposte di Piano per il Concorso sono analizzate in O. ZOEGGELER, *La città di Bolzano e il suo sviluppo* in L. IPPOLITO e O. ZOEGGELER, *L'Architettura per una Bolzano italiana (1922-1942)*, Bolzano, 1992, pp.22 e segg. E anche in DUREGON, *Verso una città* ..., cit.

notorietà, quello di Giovanni Muzio, poiché l'Architetto milanese provvedeva alla pubblicazione della sua proposta e all'invio di essa al Ministero dei Lavori Pubblici grazie alla mediazione di Giuseppe Barella, Direttore Amministrativo del “Popolo d'Italia”⁵¹.

In verità le proposte emerse dai vari progetti davano origine a polemiche locali (come quelle dell'ingegner Trivellato⁵² che commentava l'ipotesi di uno sviluppo del quartiere di Oltrisarco e del quartiere di Gries, dicendosi favorevole all'espansione verso Gries e ad una specializzazione di Oltrisarco come quartiere industriale e dei Piani di Bolzano come quartiere artigianale. L'ingegnere indicava invece come assurda la proposta di spostare la stazione, peraltro recentemente ricostruita e segnalava la proposta di costruire un nuovo ospedale⁵³ in periferia, nonostante il risanamento e l'ampliamento della vecchia sede).

Ma ormai pareva chiaro che la cosa, pragmaticamente, sarebbe finita lì, poiché in una nota laconica, del 1931, lo stesso Tolomei annotava che «un vasto Piano regolatore è ora allo studio ... Non è ancora possibile mettere mano sistematicamente alle opere del grande Piano regolatore, ma la città si svolge con la prospettiva di esso»⁵⁴. Lo stesso riportava anche Vincenzo Civico sulle pagine di «Urbanistica»⁵⁵. E che la «prospettiva» risultasse vincolante, ma non impedisse lo sviluppo, lo dimostrano le indicazioni date da Tolomei per il 1933, allorché

«Bolzano d'Italia sta diventando una grande città ... La sistemazione della zona di San Quirino

[nell'Oltretalvera] darà luogo da sola ad altri 23.000 abitanti, ma i lavori s'iniziano e i “Piani d'ampliamento” si studiano col presupposto d'un agglomerato urbano di 100.000 anime, proporzionato al Capoluogo della regione atestina ... Interessanti le discussioni sul volto della nuova Bolzano, sui tipi architettonici, sulle direttive impartite in Provincia ai fini di contemperare alla Modernità l'impronta romana e le linee alpestri»⁵⁶.

Negli anni successivi del Piano non si parlava quasi più⁵⁷ e se anche Ettore Tolomei segnalava lo sviluppo di Bolzano, era ormai chiaro che esso veniva condotto senza fare riferimento all'ufficialità di un Piano (il quale, pur non essendo approvato dal Ministero, trovava però una concreta applicazione pratica da parte del Comune):

«imponenti i lavori per lo sviluppo del Capoluogo: concorre lo Stato, concorrono forti Enti statali e parastatali. Si vedono vaste demolizioni, nuove arterie, costruzione grandiose (come quella dell'Istituto Nazionale Fascista della Previdenza Sociale in via Duca d'Aosta) .. Sulle rive dell'Isarco sono aspetti della città nuova, le case operaie, centinaia d'ottimi appartamenti, le case economiche per i Volontari di Guerra. Quindi altri edifici per scuole e diporti. In pieno inverno è stata aperta la magnifica strada che attraversa la zona industriale ... e nel centro la piazza dei Domenicani viene congiunta con le maggiori arterie urbane. Si pensa di migliorare, per l'igiene, la vecchia Via dei Portici, cioè senza punto togliere del bel carattere secentesco e della ingegnosa disposizione a magazzini profondi che v'accetra ogni comodità del

51 G.MUZIO (del GRUPPO ARCHITETTI URBANISTI di Milano), *Concorso per il Piano regolatore di Bolzano*, Milano, gennaio 1930, in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano). Muzio procedeva spesso alla pubblicazione in proprio delle proposte preparate per i vari Concorsi. Si veda anche: GIOVANNI MUZIO, ALBERTO ALPAGO NOVELLO, OTTAVIO CABIATI, GUIDO FERRAZZA, *Concorso per il Piano regolatore della Città e della Marina di Pisa*, s.l. (ma Milano), Arti grafiche “La Milano”, maggio 1930. Testi peraltro oggi piuttosto rari.

52 ING. TRIVELLATO, *Il Piano regolatore e la Stazione di Bolzano*, «La Provincia di Bolzano», 1 maggio 1930. Si veda anche: *Costruzioni ferroviarie altoatesine dell'arch. ing. Angiolo Mazzoni*, I, 2-3, «Architettura e Arti Decorative» (Roma), 1929-1930, pp.136-142.

53 La questione si trascinava ancora nel 1939, poiché «l'ospedale è ancora attualmente nel pieno centro ed è quindi sconsigliabile oltre che difficile ampliare la vecchia sede, per questo motivo venne deciso di trovare un nuovo spazio nel Piano regolatore e di affidare all'ing. arch. Cesare Rossi l'incarico di progettare il nuovo ospedale. Il progetto dell'arch. Rossi prevedeva una spesa di L. 20.000.000, per questo motivo venne accantonato mentre la zona dell'ospedale subiva un notevolissimo sviluppo urbanistico e l'organizzazione interna ospedaliera diventava caotica ... Ma “a città moderna, ospedale modernissimo”. Ci consta che l'amministrazione ospedaliera, se fosse già stata destinata un'area appropriata - e cioè isolata, sana e soleggiata - in sostituzione della zona di San Maurizio, destinata ad altro scopo, avrebbe già dato inizio alla costruzione del padiglione infettivi. Sia dunque scelta dalle autorità municipali l'area, e si intraprendano i lavori. Sarà se non altro di buon auspicio»: *L'Ospedale di Bolzano*, «La Provincia di Bolzano», 10 maggio 1939.

54 E.TOLOMEI, *Movimento demografico*, «Archivio per l'Alto Adige», XXVI, 1931, pp.553 e 557.

55 V.CIVICO, *La situazione urbanistica delle principali città italiane nell'attesa della nuova Legge*, «Urbanistica», 5, 1933, p.164: «Bolzano. Piano regolatore ancora allo studio, dopo esito del Concorso nazionale 1930, vinto dagli architetti Libera e Pollini».

56 E.TOLOMEI, *Lavori pubblici e comunicazioni*, «Archivio per l'Alto Adige», XXVIII, 1933, p.507. Ma in città la polemica montava. In particolare: *Il Piano regolatore di Bolzano*, «La Provincia di Bolzano», 11 maggio 1933. *Contra*, con pesanti critiche alle previsioni: *Il Piano regolatore*, ivi, 20 maggio 1933.

57 Solo nel 1936 l'arch. Pellizzari, dell'Ufficio Tecnico comunale ripercorreva la storia degli interventi urbanistici a Bolzano, del Piano regolatore bandito nel 1929 e rimasto lettera morta, e del Piano elaborato dal Comune a partire dal 1933: *Bolzano e la “Casa per l'Alto Adige”*, «La Provincia di Bolzano», 10 settembre 1936 (l'occasione era quella della presentazione dell'opuscolo “La casa per l'Alto Adige”, con prefazione del prefetto Mastromattei).

commercio e del concorso e ne fa un ritrovo tanto animato»⁵⁸.

Lo sviluppo non si poteva fermare ...

Nel 1937 alla Mostra dei Piani regolatori delle città italiane, il Piano di Bolzano veniva esposto, quale esempio di quanto realizzato in un periodo sperimentale

«di una più profonda concezione dell'Urbanistica da parte di una esigua schiera di appassionati pionieri, giustamente stanchi della desolante banalità e peggio che aveva fino allora imperversato. Ma alla I° adunata [Mostra] del 1929 i Concorsi già espletati si contavano ancora sulle dita di una mano ... poi dal 1929 si è lavorato molto ... E così nel 1930 il Concorso per Bolzano ... Bolzano ha comunque un Piano lungamente e profondamente studiato ... anche se il piccone è chiamato a sostenere ruoli troppo importanti»⁵⁹.

La Cultura disciplinare italiana veniva così informata dell'importanza del Piano di Bolzano (anche se sembrava permanere una certa 'confusione', o perlomeno sovrapposizione, tra il Piano Generale e i Piani particolareggiati).

3. La redazione del nuovo Piano Regolatore Generale comunale 'compendiario' da parte dei Tecnici comunali (1935-1939)

Dalle proposte avanzate dai Progettisti concorrenti alla competizione per il nuovo Piano del 1929 scaturiva un Piano 'compendiario' coordinato dagli Ingegneri dell'Ufficio Tecnico comunale, in modo che i principali stimoli desunti dalla diverse proposte potessero trovare applicazione. La linea operativa stabilita era comunque quella di dividere le previsioni in due *tranches*: quelle riferite al Piano Regolatore Generale che doveva coordinare lo sviluppo tutto di Bolzano (ma, ovviamente, per il quale l'iter di approvazione ministeriale sarebbe stato ben più lungo e complesso); e quelle riferite ad un Piano «di immediato ampliamento» da realizzare tra l'antico nucleo e Gries, nell'Oltretalvera, in modo che velocemente la città potesse ampliarsi in quella direzione. Seppur non ancora stabilita per Legge (solo la n.1150 del 1942) la gerarchia degli Strumenti pianifica-

tori era garantita: Piano Regolatore Generale; Piano particolareggiato «di immediato ampliamento».

3.1. La proposta del Piano Regolatore Generale

La situazione di partenza di «Bolzano tedesca» che si trasformava in «Bolzano italiana» veniva riassunta nel 1936 dal Direttore del Genio Civile della città:

«la città di Bolzano prima dell'occupazione italiana costituiva già il più importante centro della regione Alto Atesina, tanto per effetto dello sviluppo dei traffici e dei commerci locali, quanto per effetto dello sviluppo del Turismo, che costituiva e costituisce oggi un importante elemento dell'economia del paese. Ciò dipende dalla configurazione geografica della regione, costituita da numerose e profonde vallate ricche di acqua e di vegetazione arborea, che da Bolzano si diramano a Nord verso i pittoreschi valichi alpini. Dal lato artistico e demografico la città non era però che un piccolo centro di provincia senza speciale interesse, tutto raccolto intorno alla vecchia, solita canonica, alla stazioncina ed alla Via dei Portici, scura e malsana, e lungo la quale si trovano i fondaci ed i negozi dei commercianti»⁶⁰.

Però

«fu a seguito dell'occupazione italiana che la città vide accrescere improvvisamente la propria importanza divenendo centro considerevole di movimento turistico e commerciale ... anche per la vicinanza del nuovo confine italiano e dei passi del Brennero e di San Candido, attraverso i quali si effettua ora un traffico internazionale di grande importanza».

Al rilancio avevano contribuito i provvedimenti amministrativi del Governo italiano:

«la città, elevata a dignità di Capoluogo di Provincia per volere del Governo fascista, diviene il centro della vita amministrativa e politica della laboriosa regione Alto Atesina, la quale a sua volta, nel clima lavorativo e volitivo creato dall'avvento del Regime fascista,

58 In E. TOLOMEI, *Le comunicazioni, i lavori pubblici*, «Archivio per l'Alto Adige», XXXI, 1936, pp.313-314.

59 V. CIVICO, *La Mostra di Roma e l'attuale livello dell'Urbanistica italiana*, «Urbanistica», 6, novembre-dicembre, 1937: venivano riprodotte nell'articolo una planimetria del «Piano d'ampliamento», indicato come «Piano regolatore» (p.408); e «una bella veduta aerea del centro della città» (p.409).

60 «Relazione» dell'ingegnere Capo del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis del 22 aprile 1936, in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. «Bolzano, vecchio Piano Regolatore».

ha veduta aumentata la sua prosperità con avveduti e saggi provvedimenti legislativi»⁶¹. Del resto, nel 1935, il Podestà e il Consiglio comunale di Bolzano avevano approvato con apposita “Delibera”

«il “Piano regolatore e di ampliamento” della città, redatto dall’Ufficio Tecnico comunale in data 30 novembre 1935 e nelle sue costituenti parti. E cioè: a) “per il Piano di massima”: 1. Relazione con appendice; 2. Tavola del Piano generale in scala 1:2880; 3. Tavola del centro vecchio della città in scala 1:1440; 4. Tavola della rete stradale in scala 1:14400; 5. Tavola di divisione in zone in scala 1:14400. b) “per la zona di immediata esecuzione”: 6. Piano particolareggiato; 7. Relazione; 8. Tavola del Piano di esecuzione in scala 1:1440; 9. Tavola del Piano quotato in scala 1:1440; 10. Tavola della rete di fognatura in scala 1:1440; 11. Tavola delle espropriazioni in scala 1:2880; 12. Tavola delle sezioni stradali e delle norme edilizie in scala 1:200; 13. Schizzi illustrativi prospettivi; 14. Profili longitudinali della rete stradale e della fognatura; 15. Elenco delle espropriazioni; 16. Schema di Regolamento edilizio. È stabilito il periodo di 15 anni per l’esecuzione particolareggiata di ampliamento e di 50 anni per lo svolgimento di tutto il Piano di massima»⁶².

Fatta salva, dunque, la gerarchia degli Strumenti programmatici, la visione che si aveva della ventura «Bolzano italiana» veniva espressa – e imposta – nella “Relazione” che nel 1939 accompagnava l’ultima proposta di Piano (già diverse volte emendato). In primo luogo in merito alle comunicazioni:

«i principali aspetti del Piano regionale si possono riassumere così: 1. Sistemazione delle comunicazioni provinciali, in modo da creare un nesso più intimo tra la città-capoluogo e il complesso della Provincia. A Bolzano passa una linea ferroviaria di importanza vitale, la Verona Brennero ... e quindi la Bolzano-Merano-Mendola che

con la Bolzano-Caldaro attraversa ora la parte meridionale della città, costeggiando la sponda destra dell’Isarco ... Si prevede lo spostamento del tracciato a Sud della città, attraverso la Zona industriale, valicando l’Isarco a 3 km a valle del passaggio attuale e riallacciandosi al tracciato primitivo presso il Casello del Bivio ... Dalla provincia arrivano 3 strade statali ... oltre a due provinciali ... Si prevedono nuove strade, tra le quali una per allacciare Bolzano a San Genesio, che ha inizio alle pendici del Guncinà presso le scuole; e quella del Renon, che si stacca dalla via per Sarentino in prossimità di San’Antonio»⁶³.

Restava fondamentale la sistemazione del torrente Talvera

«per il quale basterà notare l’importanza enorme che assume, sia nei riguardi della necessaria fusione dei due nuclei [Bolzano e Gries] ora violentemente staccati ... sistemazione collegata a problemi architettonici, economici, politici; sia nei riguardi della sicurezza, anche per il fatto che il torrente è pensile rispetto al piano medio della città e rappresenta una costante ragione di preoccupazione».

Scopi principali del Piano venivano ad essere:

«a. creare una rete stradale funzionale ... b. sistemare il vecchio nucleo cittadino, provvedendovi le opere necessarie e possibili per i collegamenti interni, il risanamento, la valorizzazione e l’utilizzazione delle aree; c. prevenire l’espansione della città coordinando e organizzando quanto è stato compiuto isolatamente. Conferire allo sviluppo il dovuto valore rappresentativo e politico. Risolvere al massimo il più intimo collegamento fra il vecchio nucleo cittadino e la zona d’espansione; d. determinare la zonizzazione; [realizzare] edifici pubblici e servizi vari».

Nello specifico nel vecchio nucleo e in collega-

61 Fino al 1918, sotto il Governo austriaco, Capoluogo di tutto il Tirolo (esteso da Innsbruck a Trento) era Innsbruck e dunque Bolzano era città di provincia. Anche sotto il Governo italiano il vecchio Tirolo – per parte italiana suddiviso in Provincia di Trento e Provincia di Bolzano – ebbe una serie di assetamenti territoriali e amministrativi: nel 1923 passarono al Veneto (dalla Provincia di Bolzano a quella di Belluno) i Comuni di Colle Santa Lucia, Livinallongo del Col di Lana e Cortina d’Ampezzo; dalla Provincia di Trento a quella di Vicenza nel 1929, il Comune di Pedemonte e il vecchio Comune di Casotto; nel 1934 alla Lombardia (dalla Provincia di Trento a quella di Brescia), i Comuni di Magasa e Valvestino. Cfr. *Geschichte des Landes Tirol*, vol.3: *Die Zeit von 1848 bis 1918*, a cura di J. Fontana e G. Mühlberger, Bolzano, 1987; vol.4/1: *Die Zeit von 1918 bis 1970 (Südtirol)*, a cura di O. Parteli, Bolzano, 1988; *Das 20. Jahrhundert in Südtirol*, a cura di G. Solderer, vol.2: *Faschistenbeil und Hakenkreuz (1920-1939)*, Bolzano, 2000; vol.3: *Totaler Krieg und schwerer Neubeginn (1940-1959)*, Bolzano, 2001; *Storia del Trentino*, vol.6: *L’età contemporanea: il Novecento*, a cura di A. Leonardi e P. Pombeni, Bologna, 2005.

62 “Deliberazione podestarile” n.976 del 7 dicembre 1935 prot.13425, in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. “Bolzano, vecchio Piano Regolatore”. Il Piano era stato pubblicamente presentato alla stampa nel 1934: *Il nuovo Piano regolatore di Bolzano*, «La Provincia di Bolzano», 18 febbraio 1934 (con immagini dei plastici).

63 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939: “Piano regolatore: Criteri generali” in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. “Bolzano, Piano Regolatore e di ampliamento. Piano particolareggiato della zona di immediata esecuzione”, ff.12-13.

mento di esso con la nuova zona dell'Oltretalvera

«per la congiunzione del Foro della Vittoria con l'accesso dal Brennero si è seguito il logico tracciato attuale, che attraversa il nucleo cittadino con la via dei Portici sino al ponte Claudio Augusto, si innesta nella nuova arteria oltre il Foro della Vittoria collegando così direttamente la piazza Grande Italia di Gries e l'accesso da Merano con la via del Brennero. Tale attraversamento, spina dorsale del sistema urbano è destinato tuttavia, unicamente, al transito turistico e locale, naturalmente a velocità molto ridotta, essendo per i mezzi celeri e pesanti disposta altra sede più adatta nella Circonvallazione Nord ... La strada è prevista di ben proporzionata larghezza e riprende il porticato anche zona da ricostruire. Il carattere delle nuove opere architettoniche delimitanti l'arteria deve essere tale da conservare il più possibili il colore locale. Proporzioni, gusto, ritmi, accordi cromatici, possono essere ripresi dalle italianissime, anzi venete, vie dei Portici di Padova, Treviso, Brescia. Saggezza, equilibrio, discrezione, ove occorra mimetismo stilistico dovranno sovraintendere a quest'opera, intesa a raccordare con abilità l'ambiente ricco di colore con le esigenze della vita urgente. La nuova arteria dovrebbe conservare l'attuale destinazione commerciale e artigianale»⁶⁴.

Centrale nel Piano e nelle sue previsioni restava, però, l'espansione. Ma restava il nodo del "Collegamento tra i due nuclei della Città" cioè dell'antico insediamento e la nuova Bolzano nell'Oltretalvera:

«la città per svilupparsi ha dovuto superare la barriera della Talvera e balzare al di là, nella piana di Gries. Soluzione spontanea e già attuata, sia pure in forma ridotta, dai singoli, che vi trovavano spazio verde e clima favorevole anche nella stagione rigida. Soluzione che, con gli innumerevoli vantaggi, presentava l'inconveniente del rischio di una città satellite con vita autonoma troppo nettamente separata dal nucleo originario ... e soprattutto con il rischio determinato specialmente dalla barriera costituita dal disordinato letto della Talvera che supera in qualche tratto di 200 m di larghezza»⁶⁵.

Il rischio era forte perché innumerevoli erano stati in tutta Italia i casi di nascita dei vari «Scali» (Orvieto Scalo, Corigliano Scalo ...) che avevano portato alla 'duplicazione della città', ma con forte perdita di importanza da parte del nucleo sto-

rico. Nel caso di Bolzano si voleva evitare tutto questo:

«il collegamento tra il vecchio nucleo e la sua logica zona di sviluppo è stato pertanto oggetto di particolare studio. Non potevano bastare nuovi ponti a collegare le due zone, occorreva avvicinarle il più possibile rendendo minima la separazione costituita dal torrente che si doveva nel contempo provvedere a sistemare. La sistemazione, la riduzione e l'abbassamento del letto della Talvera consentirà dunque l'utilizzazione di notevoli aree di risulta rispetto alla sponda destra e conferirebbero un più ampio respiro alla zona monumentale in senso sia planimetrico che altimetrico»⁶⁶.

Il dato, al di là del suo valore tecnico e logistico, è molto interessante anche alla luce delle più generali concezioni riferire all'"Urbanistica nazionalista". Il Regime e i Tecnici non vollero infatti 'abbandonare' la città antica – dove peraltro risiedeva la gran parte dei vecchi abitanti tedeschi – facendola decadere per privilegiare la nuova «Bolzano italiana»: la città venne sentita come un tutt'uno e, anzi, le previsioni di Piano facevano in modo di rinnovare e rivitalizzare anche il vecchio nucleo connettendolo più strettamente al nuovo. Bolzano era 'una' (anche se più «italiana» possibile) e tale doveva rimanere. Anzi veniva rimarcato come

«si può asserire che senza la sistemazione del torrente, la principale opera rappresentativa del Piano regolatore, ad essa vincolata, verrebbe molto compromessa. La soluzione del problema urbanistico è intimamente legata a quello idraulico ... anche se la zona d'espansione di Gries è attualmente legata alla città da tre ponti: Druso, Sant'Antonio e Claudio Augusto, quest'ultimo costruito in ferro nel 1900 e in condizioni stabili piuttosto precarie e andrebbe sostituito da un manufatto in cemento armato ... Inoltre, un nuovo ponte, a monte del Claudio Augusto, elemento della Circonvallazione Nord, faciliterà i collegamenti tra le due zone di Sant'Osvaldo e Guncinà».

Nell'Oltretalvera si erano già sviluppati i quartieri della nuova «Bolzano italiana», di nuovo impianto, ma ne andava definitivamente disciplinato lo sviluppo:

«la configurazione geografica della città non ammette che due sbocchi allo sviluppo edilizio: uno a Gries e l'altro a Est e a Nord-Est del

64 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., ff.24-25.

65 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., ff.33-34.

66 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., ff.33-34.

vecchio nucleo cittadino»⁶⁷.

Il sistema pianificatorio adottato era quello della Zonizzazione e per quanto riguardava

«Gries, al di là della Talvera, la fortunata zona di Gries dalle pendici del monte Guncinà dilaga verso Mezzogiorno sino all'Isarco e si estende dal rio di Fago verso Merano sino a San Maurizio e comprende, com'è logico, il centro abitato di Gries con la sua caratteristica piazza Grande Italia. La zona di Gries [nel Piano] è prevista esclusivamente come zona residenziale, luogo di Soggiorno e di Cura, la nuova rete stradale, istituita a grandi maglie, lascerà campo sufficiente per uno studio di secondo grado più completo [Piano particolareggiato]. Il carattere edificatorio è fissato in due aspetti fondamentali in relazione alle zone previste: 1. in funzione rappresentativa; 2. Quella residenziale a tipo signorile e borghese. La zona rappresentativa è costituita da edifici pubblici, costruzioni per uffici, negozi e abitazioni. Per la zona residenziale, da costruzioni rade di tipo medio, da pensioni per le cure elioterapiche e da ville a carattere prettamente signorile. La massima via di comunicazione è quella che unisce il ponte Claudio con la piazza Grande Italia di Gries ... A pubblico parco è stato destinato, in sostituzione di quello recentemente trasformato in campi di tennis, l'area libera antistante alla Villa Reale ... Si prevede inoltre l'ubicazione del nuovo gruppo ospedaliero e del ricovero di mendicizia. La sistemazione generale della zona richiede naturalmente la soppressione del Cimitero di Gries ... mentre viene tracciata la nuova via congiungente Bolzano con San Ginesio»⁶⁸.

Quindi

«man mano che Gries verrà assumendo il suo vero carattere, si dovranno eliminare le costruzioni di carattere troppo spiccatamente rurale, rese del resto inutili dal progressivo assorbimento delle aree attualmente agricole ... Ma la riforma organica di ampliamento di Gries dovrà tuttavia tener conto dei vigneti e dei frutteti, cui è dovuto rispetto onde conservare in acconce posizioni una attività agricola che ha contribuito a conferire alla città un certo aspetto di “città-giardino”».

Per quanto riguardava il “Quartiere rappresentativo” a Gries si ribadiva quanto ormai realizzato a partire dal 1934 nell'apposito “Piano particolareggiato”. Piuttosto, la nuova attenzione si concentrava, tra le zone d'espansione, verso la “Zona Nord-Est di Sant'Osvaldo”:

«il cui massimo appezzamento cuneiforme, eccellentemente sfruttabile, si estende a Nord della zona di rispetto di Castel Mareccio fino alla strada provinciale per la valle Sarentino, ed è congiunto al centro da un'arteria costituita dal prolungamento della via Castel Roncolo. Per la bisogna sarà necessario sacrificare un paio di case ... Il tipo di costruzione previsto sarà a villini sorgenti in ampi appezzamenti verdi. La rete stradale è regolare essendo apparsa la più propizia per una lottizzazione razionale dell'ambiente ... mentre a Nord risulterà un ampio piazzale in parte adibito a giardini pubblici»⁶⁹.

Fulcro della nuova espansione era stato il “Quartiere Oltretalvera”, ma, ormai, dopo cinque anni di costruzione intensiva, si trattava soprattutto di dotarlo di servizi e di saturare le aree libere:

«che si estende tra la ferrovia e il monte e si protende fino a Mezzogiorno ... ma dove poco rimane da fare dato che le aree sono già quasi tutte edificate ... Vennero ideate delle strade trasversali alla via Nazionale onde possibilizzare lo sfruttamento delle aree ancora edificabili. Nel centro del nuovo quartiere, già fornito di Scuole ed Asili, venne stabilita l'ubicazione della erigenda Chiesa e del quartiere di casette popolari che delimita il sagrato verso monte ... Tra il nuovo viale alberato e il piede del monte, nella conca ad anfiteatro a Sud del Virgolo, potrà essere ampliata secondo le necessità la caserma “Mignone”, formando un vero e proprio quartiere per impianti militari ... Presso il cimitero è una zona di 100 m riservata al futuro ampliamento ... mentre non converrà edificare sulla stretta zona compresa fra il corpo della ferrovia e la Strada nazionale»⁷⁰.

Era comunque questa la zona dove si prevedeva uno sviluppo più articolato

«per lo sviluppo dell'edilizia a carattere semintensivo è riservato il vasto settore di San Quirino, il quartiere popolare ad Est del vecchio nucleo e quello di Oltretalvera. Una notevole parte della zona è già satura di costruzione (la zona orientale di San Quirino verso la Talvera e quasi tutto l'Oltresarco) però rimane ancora all'edilizia un'area di 80 ettari ottimamente esposta e suddivisa a maglie sufficientemente regolari. Il settore maggiore dello sviluppo gravita attorno alla progettata chiesa di San Quirino ... l'edilizia di questa zona è atta a ospitare una multiforme popolazione che va dall'ufficiale, all'impiegato, all'operaio scelto, dal professionista al pensionato ... Sono dunque

67 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., ff.31 e segg.

68 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., ff.31 e segg.

69 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., f.34.

70 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., ff.35 e segg.

previste case isolate per una sola famiglia e per un numero limitato di famiglie; edifici a schiera con disposizione aperta o semiaperta per raggruppamenti di numerose famiglie ... All'edilizia intensiva è assegnato in modo particolare ma non esclusivo il quartiere popolare di San Quirino in prossimità dell'Isarco. Collegato alla Zona industriale da 2 ponti e da una passerella, il settore va dall'estremo Sud della zona d'ampliamento sino alla statale 38 per Merano-Mendola. Il costo relativamente basso dei terreni e la vicinanza della zona industriale ha dato la preferenza a tale settore, su cui stanno sorgendo le abitazioni operaie. Il tipo edilizio ammesso è preferibilmente quello a schiera con orientamento Nord-Sud in modo da consentire la miglior insolazione dei due prospetti a Est e a Ovest. Non sono escluse le costruzioni a disposizione semiaperta o a chiusa marginale, ma con ... delle Norme»⁷¹.

C'erano infine alcune previsioni per le zone rurali di San Maurizio e di Rencio⁷², per la "Zona ospedaliera"⁷³, per i "Quartieri militari"⁷⁴, oltre che per il Turismo⁷⁵, ma importanti previsioni insediative riguardavano, a quattro anni dalla sua attuazione, la "Zona industriale" e il quartiere di Oltrisarco:

«lontano dal centro abitato e specialmente dalla zona estensiva, separata dal fiume Isarco e senza pericolo che i fumi nocivi invadano l'abitato, la zona dell'Agruzzo ottimamente si presta al collocamento delle industrie maggiori. Il vasto settore è racchiuso a Mezzodi del limite Nord del campo di aviazione, ad Est della ferrovia Trento-Bolzano e ad Ovest dell'Isarco. La Zona Industriale è necessariamente collegata sia al centro cittadino, che ai nuovi quartieri periferici, da un'ampia rete stradale di facile comunicazione. Gli edifici industriali prospereranno sulle strade maggiori, mentre nell'interno degli appezzamenti, troveranno posto i magazzini, gli stabilimenti, le officine. Nel complesso, una vasta zona è stata destinata anche ai campi da gioco con giardini, vi è previ-

sto uno Stadium e uno stabilimento bagni. Non si ritiene invece di dover ammettere la costruzione di abitazioni, oltre a quelle strettamente necessari per la sorveglianza, la direzione e gli uffici della zona. Un nuovo ponte unirà Oltrisarco a San Quirino e a Grise e un altro in prosecuzione del viale trasversale Est-Ovest allaccerà Oltrisarco al centro rurale di San Maurizio e alla strada statale per Merano e Mendola ... Immediatamente oltre il fiume, sull'arteria Oltrisarco-Gries è già in costruzione il quartiere operaio, cui è annessa una scuola elementare completata da un asilo. In immediata prossimità del quartiere popolare è prevista la costruzione di un ambulatorio medico e di un ufficio postale»⁷⁶.

Era il quartiere "Dux" delle "Semirurali" (case poi abbattute negli anni Ottanta del Novecento). Una previsione complessa, dunque, quella del Piano, che avrebbe trovato solo nel 1941 una propria concreta approvazione di Legge.

3.2. *"La Zona monumentale". Marcello Piacentini e il Piano particolareggiato «di immediato ampliamento» a Gries: l'espansione del quartiere dell'Oltretalvera quale «principale opera rappresentativa cioè politica, del Piano»*

Nella strutturazione complessiva del Piano Regolatore Generale, un'attenzione particolare veniva destinata alle previsioni per lo sviluppo della zona dell'Oltretalvera, dove si concentrava la gran parte della nuova "Bolzano italiana". E Marcello Piacentini ne risultava uno dei grandi fautori⁷⁷. Già la realizzazione dell'imponente Monumento ai Caduti, progettato dall'Architetto romano, aveva fornito una precisa direttrice di sviluppo, oltre ad un ineguagliabile fulcro simbolico alla nuova città; poi Piacentini aveva partecipato, come membro influentissimo alla ««Giuria del Concorso»⁷⁸ del Piano Regolatore Generale del 1929, Concorso che, se anche non aveva portato ad una elaborazione finale, era stato però la base per il Piano messo a punto dai Tecnici comunali

71 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., f.41.

72 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., ff.43-44.

73 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., f.45.

74 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., ff.46.

75 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., f.47.

76 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., ff.48-49.

77 Il principio dell'accostamento della città nuova rispetto a quella antica era già stato tecnicamente avanzato nel caso di Roma, nel 1916, da Marcello Piacentini che aveva dichiarato «lasciamo la città vecchia così come si trova e sviluppiamo altrove la nuova»: in M.PIACENTINI, *Sulla conservazione della bellezza di Roma e sullo sviluppo della città moderna*, Roma, 1916, pp.11-16.

78 *Riunione della Consulta Municipale*, «La Provincia di Bolzano», 7 marzo 1934: «si discute della cessione dell'area del vecchio macello all'Istituto Nazionale delle Assicurazioni per mezzo milione di Lire. La cifra non è molto alta, ma l'Istituto si impegna ad edificare la nuova costruzione sulla base delle prescrizioni del nuovo Piano regolatore e di un vincolo che deve consentire la visuale delle Dolomiti da Piazza della Vittoria».

e redatto, secondo molti Autori, sotto la direzione di Piacentini stesso⁷⁹. Questa ‘direzione’ certo fortemente plausibile, resta però al momento non chiarissima e comunque assente nelle fonti. Invece

«nel 1933 l'ingegnere capo del Comune, Guido Ferrari, avrebbe dovuto, con le migliori idee dei progetti presentati al Concorso del 1929, elaborare il nuovo Piano urbanistico per Bolzano ... In questo progetto al Monumento alla Vittoria non viene assegnato alcun significato urbanistico e forse fu anche per questo motivo per cui il Piano di Ferrari ebbe molto poca fortuna. Nel 1934 viene chiamato Marcello Piacentini ad elaborare il Piano per la città di Bolzano. Piacentini prende come base il Piano di Ferrari e inserisce in questo uno spazioso e grandioso sistema di strade e di piazze. L'idea guida del suo Piano era quella di fare del Monumento della Vittoria il nuovo centro della città, il suo nuovo fulcro. Da entrambi i lati, da Est a da Ovest, importanti assi con imponenti porticati dovevano orientarsi sul Monumento della Vittoria ... Nel 1935 il Piano di Piacentini fu approvato dal Comune, ma già nel 1936 la “Soprintendenza alle Belle Arti per la Venezia Tridentina” protestò e nel 1937 il “Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici” a Roma «approvò» il progetto con molte condizioni e prescrizioni tanto che l'intero progetto dovette essere rielaborato e integrato ... Soltanto nel 1939 il Piano venne approvato e divenne Legge nel 1941. In ogni caso nella città si iniziò a lavorare già nel 1935 e Piacentini portò con sé a Bolzano dei giovani architetti su cui poteva fare affidamento, per cui l'Architetto diresse in forma certo indiretta lo sviluppo architettonico della città ... visto che egli personalmente costruì a Bolzano solo un edificio, il Comando del Corpo d'Armata»⁸⁰.

Però, nelle fonti disponibili, dell'intervento diretto di Piacentini nel Piano Regolatore Generale di Bolzano non si fa parola e sembra che nella ricostruzione storiografica attuale sussista una certa

‘confusione’ tra “Piano Regolatore Generale” e “Piano particolareggiato” per il Foro (in verità da riferire a due diverse gerarchie della Pianificazione urbanistica). Attestato è l'intervento piacentiniano nel “Piano particolareggiato” dell'Oltretalvera, che era poi la gran parte delle previsioni realizzativa del Piano Generale. Infatti, sottolineava il Direttore del Genio Civile di Bolzano che

«nulla si ha da obiettare per ciò che concerne il “quartiere rappresentativo” opera genialmente concepita dall'architetto Marcello Piacentini e che d'altra parte è stata già superiormente approvata, facendo parte essa delle opere comprese nello stralcio del Piano regolatore approvato con Decreto n.809 del 9 giugno 1934»⁸¹.

E si trattava di quella

«gran parte della “Zona monumentale”, e precisamente quella che va dal Monumento alla Vittoria fino alla piazza Druso, che ha già ottenuto il favorevole consenso delle superiori Autorità con Decreto n.809 del 9 giugno 1934 dove è stata dichiarata “zona di pubblica utilità”»⁸².

Sulle pagine della rivista «Urbanistica», organo dell'INU-Istituto Nazionale di Urbanistica, Vincenzo Civico annotava

«Approvazione del Piano d'ampliamento. Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il “Piano d'ampliamento” della città e dichiarato di pubblica utilità i relativi espropri. Il “Piano d'ampliamento” che dovrà imprimere a Bolzano un indelebile segno di Italianità, entra così nella fase esecutiva. Tra le opere che verranno eseguite è la creazione della Piazza della Vittoria. Prossimo Concorso per edificio-tipo. Sarà tra breve bandito un Concorso per i progetti di edifici-tipo, secondo le varie destinazioni di Zona previste dal “Piano d'ampliamento” (case popolari, villini, ecc.), per

79 O. ZOEGGELER, *La città di Bolzano e il suo sviluppo* in L. IPPOLITO e O. ZOEGGELER, *L'Architettura per una Bolzano italiana (1922-1942)*, Bolzano, 1992, p.22: «nessuno dei premiati al Concorso ottenne l'incarico, che nel 1935 fu assegnato a Piacentini, il quale nel frattempo continuava a progettare a Bolzano»; SORAGNI, *Monumento alla Vittoria di Bolzano* ..., cit., pp.2-4: «il Monumento ai Caduti [riveste un ruolo imprescindibile] nel Concorso per il Piano Regolatore [1929], che sarà in seguito da Piacentini riveduto e in gran parte riprogettato [1933-1935] con l'assunzione del Piano Particolareggiato per la zona occidentale».

80 ZOEGGELER, *La città di Bolzano e il suo sviluppo* ..., cit., pp.34-35: “Piacentini”. Il testo non presenta purtroppo alcuna fonte documentaria.

81 “Relazione” dell'ingegnere Capo del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis del 22 aprile 1936 ..., cit., f.4. Quell'incarico veniva reso pubblico in *Deliberazioni del Commissario al Comune*, «La Provincia di Bolzano», 30 novembre 1934: incarico conferito a Piacentini per il Piano regolatore (in verità Piano particolareggiato).

82 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del novembre 1935, in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. “Bolzano, Piano Regolatore e di ampliamento. Piano particolareggiato della zona di immediata esecuzione”.

83 [V.Civico], *Notiziario urbanistico. Bolzano*, «Urbanistica» (Roma), 4, luglio-agosto, 1934, p.232. Per l'interesse della Cultura architettonica nazionale per le realizzazioni o per le proposte bolzanine degli edifici-tipo: HANS HOLZMEISTER, *Villa a Bolzano*, «Casabella» (Milano), 79, 1934, pp.4-16; R.ZOETTL, *Concorso per edifici tipo a Bolzano*, «Architettura» (Roma), 6, 1936, pp.258-265; E.PATTIS, *Tre ville a Bolzano*, «Architettura» (Roma), 7, 1937, pp.388-393. E prima sulla caratteristica delle case tradizionali altoatesine: ENRICO GRIFFINI, *La casa rustica della valle Gardena*, II, 7, «Architettura e Arti Decorative» (Roma), 1924-1925, pp.291-298.

la migliore attuazione del Piano stesso. I vari edifici dovranno, pur intonandosi all'ambiente, avere netto e forte carattere d'Italianità»⁸³.

E non c'è dubbio che quella stretta connessione tra "Progettazione architettonica" e "Progettazione urbana" fosse un chiaro orientamento voluto da Marcello Piacentini, coordinatore del "Piano di ampliamento". Come, del resto, la ricerca di quel carattere di radicamento nell'«ambiente» all'insegna di «un netto e forte carattere d'Italianità».

L'intervento piacentiniano veniva ufficialmente reso noto, nel 1939, sulla rivista «Architettura»⁸⁴, e poi da «Urbanistica» che recensiva quei testi di «Architettura»:

«sulla base dei progetti primi classificati nel Concorso svoltosi nel 1929, il Comune di Bolzano fece allestire nel 1933 da S.E. l'arch. Marcello Piacentini, il nuovo "Piano di ampliamento" per le zone a Nord di Bolzano. L'arch. Piacentini ha tracciato l'ampliamento Nord di Bolzano come un nucleo a se stante, unito alla parte vecchia della città, ma da questa del tutto indipendente. La Piazza della Vittoria costituisce il monumentale collegamento urbanistico fra i due nuclei e il degno inizio della città nuova. La Piazza della Vittoria si divide in due settori: quella antistante al Monumento è concepita come una piazza rappresentativa che verrà fiancheggiata dal Municipio e dal palazzo del Governo; quella retrostante al Monumento consiste in un largo più tranquillo e raccolto inteso come inizio della grande arteria della città nuovo, il Corso Littorio. Questo nuovo Corso che finirà nella nuova grande piazza di Gries ha circa a metà una importante cerniera formata dalla piazza Druso, in cui si innesta l'altra nuova arteria di penetrazione proveniente dal nuovo ponte. Mentre la prima parte della piazza della Vittoria è sospesa in attesa di ridurre l'alveo del torrente, la seconda parte è completamente costruito il primo tratto di Corso del Littorio (ora via IX Maggio). Con quest'importante complesso urbanistico, Bolzano si avvia a diventare quell'importantissimo centro previsto e voluto dal Duce ... nella Piazza il primo nucleo di fabbricati è dovuto all'ing. Paolo Rossi de' Paoli per conto dell'INA e dell'INFPS. IL complesso urbanistico così bene impostato viene man mano risolto ed attuato con un'architettura monumentale e degna della grandiosa concezione»⁸⁵

In precedenza, nella "Relazione", che nel novembre 1935 accompagnava gli elaborati grafici del Piano, si puntualizzavano le indicazioni demografiche per la città e per la zona monumentale:

«si è visto nel Piano Generale della città come le zone di espansione siano limitate e definite. Mentre per il quartiere a Nord-Est e per quelli minori a Est, a Oltreisarco e al Pian di Bolzano, le indicazioni del Piano Generale sono sufficienti a regolarne l'edilizia; per la zona di Gries si è studiato in forma esecutiva il Piano di immediato ampliamento. Collegandosi alla zona di San Quirino sorta recentemente, il massimo quartiere di sviluppo si estende nella piana, a Occidente della Talvera, limitata a Nord delle pendici del Guncinà a Sud e a Ovest delle vie di circonvallazione. In questo settore si definisce la zona di immediato sviluppo. Si deve tener presente che Bolzano dovrà raggiungere i 100.000 abitanti e che la popolazione presente attualmente è distribuita nel nucleo urbano e nei sobborghi di Gries, Oltrisarco e Rencio in ragion rispettivamente di circa 23.000 e 27.000 unità ... Le aree disponibili in città sono in numero limitatissimo e saranno rapidamente saturate ... per cui l'espansione ammissibile nelle zone libere dei quartieri adiacenti ai vecchi nuclei, da tempo sviluppati e organizzati, non è rilevante e potrà arrivare ad un massimo di 15.000 abitanti così distribuiti: quartiere di Sant'Osvaldo, sfruttamento delle aree libere nei limiti consentiti dal carattere signorile attribuitogli con una maggiore popolazione di 3500 unità; quartiere di Rencio circa 4000 unità; Piano di Bolzano, popolazione massima di 3000 unità; Oltreisarco e Loreto, 5000 unità. Tra la popolazione presente, la possibilità di aumento predetto e la meta fissata di 100.000 abitanti, rimane ancora la notevole cifra di circa 35.000 unità, cui è stato necessario cercare residenza nella zona tra Gries e Talvera. Non rimaneva che, valicato il torrente, creare al cospetto del Monumento alla Vittoria italiana il massimo nuovo quartiere, sfruttando la parte adatta della vasta e ridente plaga che va via via sfumando fino alle pendici di Castel Firmiano»⁸⁶.

Dal punto di vista del nuovo disegno urbano, i Tecnici del Comune optavano, sotto la direzione di Piacentini, per

«un'espansione laterale a scacchiera che sembra maggiormente armonizzare con il carattere simile del vecchio centro e con le speciali condizioni di tempestività nell'attuazione e nella previsione. Il

84 A. e G. RIGOTTI, *L'ampliamento Nord di Bolzano*; ing. P. Rossi de' Paoli, *Gli edifici della nuova piazza della Vittoria a Bolzano*, «Architettura» (Roma), febbraio, 1939, pp.102-110.

85 [V. CRIVICO], recensioni a M. Piacentini, *L'ampliamento Nord di Bolzano*; ing. P. Rossi de' Paoli, *Gli edifici della nuova piazza della Vittoria a Bolzano*, «Architettura» (Roma), febbraio, 1939, pp.102-110, «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1939, p.202.

86 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del novembre 1935, cit.

sistema prescelto di espansione, pur rispondendo a un determinato scopo, non sarà scevro di difficoltà; difficoltà che potranno essere superate sistematicamente ed organicamente qualora l'Amministrazione comunale non venga a trovarsi in ritardo di iniziative nell'eseguire comunicazioni, sistemare strade, costruire fogne, assecondando uno sviluppo ben coordinato ad un programma».

Importante era la strutturazione della rete stradale:

«la zona di immediato sviluppo è intersecata da quattro arterie fondamentali. Il viale della Vittoria che congiunge il Foro della Vittoria col centro di Gries; la strada statale n.38 dello Stelvio; il viale che partendo dalla piazza Grande Italia congiunge il sobborgo di Gries con Oltrisarco attraverso il nuovo ponte dell'Isarco; e la circonvallazione Nord, che varca la Talvera, incrocia il viale della Vittoria, il viale Gries-Oltrisarco e si ricongiunge al bivio Merano-Mendola. Queste quattro principali vie del nuovo quartiere, oltre a costituire il nerbo di vita, hanno la precisa e saliente funzione di riannodare il vecchio centro al nuovo e tra loro i quartieri opposti di Gries e Oltrisarco. La rete stradale di primo ordine si innesta all'anello di circonvallazione esteso al margine della città nuova e vecchia. Con esso si è sdoppiato il traffico di passaggio da quello locale ... A completamento dell'importante sistema cinematico periferico fa parte la rete minore interna, tranquilla ... L'orientamento della quasi totalità delle nuove vie è secondo linee intermedie ai punti cardinali per far sì che le nuove case, in relazione agli allineamenti, non vengano a trovarsi con una facciata completamente a Nord. Digradano tutt'intorno al nuovo centro urbano le costruzioni isolate, formando quartieri giardino, tipici dell'ambiente. Spazi verdi sono inseriti opportunamente e con relativa dovizia là dove l'intensità abbisogna maggiormente dell'ossigeno purificatore. Al di là della zona di immediata espansione si estende la riserva agricola fino al satellite rurale di San Maurizio e alle nebulose di Castel Firmiano. Scuole, asili, chiesa, edifici pubblici, campi da gioco, mercati rionali troveranno a scelta la loro degna e comoda sede»⁸⁷.

C'era poi il 'nodo' costituito dalla "Nucleo civico di Gries", per le cui necessità era prioritaria «la sistemazione della Talvera»:

«non si può ammettere un quartiere monumentale preceduto da un greto ghiaioso inutilmente largo e irregolare ... E non si può neppure dar mano ai lavori del Foro della Vittoria, la principale opera rappresentativa, cioè politica, del Piano, se non si inizia contemporaneamente la sistemazione del torrente ... con l'utilizzazione di notevoli aree di risulta (vantaggio sensibilissimo agli effetti dello sviluppo della città ... anche per il loro andamento quasi parallelo all'asse elioterapico, con il conseguente favorevolissimo orientamento rispetto all'insolazione ... e l'invidiabile esposizione in vista del superbo panorama dolomitico) ... La zona di immediato sviluppo comprende, oltre ai quartieri riservati alle ville, alle abitazioni medie e a quelle operaie, un vasto quartiere che è denominato "centro di Gries"»⁸⁸.

E si trattava del «centro politico della nuova città»:

«a questo quartiere è affidata la funzione rappresentativa in quanto, con le sue due piazze, intende essere affermazione di potenza, vuole esaltare la vittoria italiana e onorare il giovane condottiero romano Claudio N. Druso. La parte rappresentativa ha già inizio nel vecchio nucleo cittadino sulla sponda sinistra della Talvera, coi due fabbricati che come propilei inquadreranno la visione del Monumento alla Vittoria oltre ponte Claudio».

Dunque, una visione urbanistica per il Monumento veniva pensata solo in questa fase, a sei anni dalla realizzazione⁸⁹. Del resto,

«l'attuale ponte Claudio, costruito in ferro intorno al 1900, non è in condizioni molto felici di stabilità specie in rapporto di peso e di velocità subito dai traini. Il manufatto destinato a sostituirlo è immaginato in una unica arcata o travata in cemento armato senza sovrastrutture apparenti oltre ai parapetti pieni rivestiti di pietra ... con lo scopo di non avvertire la soluzione di continuità tra vecchio

87 Per la nuova chiesa di San Quirino, *Deliberazioni del Commissario prefettizio*, «La Provincia di Bolzano», 20 marzo 1935: «Il Commissario al Comune, prevedendo che l'autorità ecclesiastica debba istituire nella cerchia cittadina una seconda parrocchia, ha deciso di scegliere sul Piano regolatore di Bolzano nella zona di San Quirino l'area necessaria per la costruzione della nuova chiesa, che sarà dedicata a Nostra Signora Regina Pacis e sarà affidata all'ordine dei Domenicani. Viene bandito anche un Concorso per il progetto con premi per L. 30.000. La nuova chiesa costerà L. 3.000.000».

88 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del novembre 1935 ..., cit. Numerosi erano stati gli studi per la sistemazione dell'alveo della Talvera: *Il Piano regolatore di Bolzano e il torrente Talvera*, «La Provincia di Bolzano», 25 febbraio 1934.

89 SORAGNI, *Monumento alla Vittoria di Bolzano* ..., cit., pp.2-4: «il legame progettuale tra l'episodio monumentale e l'urbanistica della nuova espansione cittadina ... [venne pensato] in una successione condizionata dalla contemporanea messa a punto del progetto per il monumento e per la piazza; una relazione ... che viene [invece] in genere del tutto ignorata, pur costituendo uno dei dati tecnici ed espressivi maggiormente condizionanti l'intera storia del monumento ... caposaldo espressivo e 'ordinatore' della nuova Bolzano che, nei piani del Governo, doveva svilupparsi ad Occidente del centro antico, al di là del [fiume]

e nuovo nucleo cittadino (organismo ora invece violentemente scisso in due) e dare all'insieme monumentale quel senso di respiro che gli compete»⁹⁰.

In particolare

«il Foro della Vittoria, complesso di edifici rappresentativi a cornice del Monumento, è inquadrato verso il ponte Claudio dai due maggiori palazzi pubblici, quello del Governo e quello del Comune; edifici che sostituiranno le attuali sedi inadatte o sproporzionate all'importanza della prossima Bolzano. I corpi di fabbrica minori a lato dei palazzi suddetti verso la Talvera, sono destinati a costituire il centro dei servizi turistici della zona d'ampliamento ... Altro centro analogo e anche di maggiore importanza sorgerà sull'area dell'ex cimitero».

C'era poi la zona al di là del Monumento::

«Oltre il Monumento, la principale arteria del nucleo civico di Gries congiunge il Foro con la piazza Grande Italia, allargandosi a metà circa per formare la piazza Claudio Druso. L'arteria, della larghezza netta di 18 m, è porticata in modo che lo spazio libero al traffico è complessivamente di m.28.00. A causa dell'orientamento della strada si è vista l'opportunità di non superare con gli edifici che la delimitano un'altezza piuttosto limitata. Si è poi approfittato dell'interruzione prodotta nell'arteria principale oltre la piazza Druso dalla presenza di due ville, per sistemare l'incrocio con la circonvallazione Nord».

Ma la «nuova Bolzano italiana» voleva porsi come complementare, in questa fase forse in qualche modo anche alternativa, rispetto a quella «tedesca»:

«l'arteria principale, porticata, costituirà organo degli affari a complemento e parziale sostituzione dell'analogo quartiere del vecchio nucleo cittadino. Vi troveranno acconcio spazio ampi negozi

aggettanti sotto il portico, sedi di società, edifici rappresentativi pubblici e privati, agenzie, abitazioni»⁹¹.

È chiaro che se nella Zona monumentale si fosse spostato il centro commerciale di Bolzano ne avrebbe sofferto l'antico borgo abitato da Tedeschi che erano dediti soprattutto al commercio (e dunque la crisi economica li avrebbe indotti a lasciare la città). Forse la considerazione – del tutto ovvia in clima di Italianizzazione della vita collettiva – può essere stata davvero compiuta; anche se risulta un po' troppo 'facile' dal punto di vista interpretativo e avrebbe invece bisogno di essere supportata storiograficamente, per non incorrere in semplificazioni. Ma non si poteva neppure pretendere che lo Stato non supportasse l'espansione della città per non ledere le prerogative economiche della classe tradizionale dei Commercianti bolzanini: in regime di libero scambio, doveva vincere il migliore ... anche se di certo il Governo italiano non aveva il minimo interesse a proteggere l'economia dei Commercianti tedeschi). Questo, nella prima previsione del 1935 ...

Ancora

«dalla piazza dedicata a Druso si protende verso Sud una passeggiata a giardini (Parco interno) che porta tra verdi prospettive e costruzioni a tipo estensivo sino all'auspicata chiesa del popoloso quartiere di San Quirino. L'edificio sacro è completato dalle abitazioni conventuali e da ambienti di riunione. Intorno al tempio il Piano prevede una sistemazione doppiamente necessaria sia all'ambiente della chiesa, sia per i bisogni del quartiere. Lungo il viale-parco, notevolmente arretrati dal ciglio stradale, sono progettati un Collegio-convitto nazionale e la sede principale dell'Opera Nazionale Balilla con palestra, campi da gioco e sale da riunione ... Anche la via Fago (cui converrà mutare nome) assume un notevole aspetto grazie alla sua larghezza di 18 m e poiché vi sono già sorti i palazzi per l'Alto Comando del

Talvera ... Il monumento e la piazza determinarono presupposti ineludibili ... nella futura pianificazione dello sviluppo della "nuova città" ... tanto che il ruolo centrale del monumento resterà un dato immutabile ... [Un dato immutabile] nel ruolo assunto nel Concorso per il Piano Regolatore [1929], che sarà in seguito da Piacentini riveduto e in gran parte riprogettato [1933-1935]. Ancora: IDEM, *Il Monumento alla Vittoria e la pianificazione della nuova «città italiana» (1926-1939)*. *Spazi rappresentativi e spazi urbanistici a Bolzano tra le due Guerre in Da Baroni a Piacentini. Percorsi di approfondimento*, Atti del Convegno, a cura di G. Rossini e C. Masi, Genova, 2010, p.75; IDEM, *Spazi rappresentativi e spazi urbani tra le due Guerre: il Monumento alla Vittoria e la pianificazione della nuova «città italiana» a Bolzano (1926-1939)* in *L'architettura del Novecento a Foggia e in Capitanata. Conoscenza e conservazione*, a cura di A. Caracozzi, Foggia, 2007, pp.43-52. Questo anche se il primo «stralcio del nuovo Piano regolatore fu sottoposto all'esame del Ministero LL.PP. che lo approvò con Decreto n.809 del 9 giugno 1934. Tale stralcio si riferisce alla sistemazione del piazzale e del Foro della Vittoria» in «Relazione» dell'ingegnere Capo del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis del 22 aprile 1936 ..., cit., f.4. Poi la realizzazione del Foro, *Agevolazioni per Bolzano*, «La Provincia di Bolzano», 1 ottobre 1937: «uno schema di Decreto Legge con cui si concede la esenzione ventinquennale delle imposte sui nuovi fabbricati ultimati nel quinquennio 1936-1940, in dipendenza della attuazione del Piano di sistemazione edilizia del piazzale della Vittoria e delle vie adiacenti della città di Bolzano».

90 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del novembre 1935 ..., cit.

91 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del novembre 1935 ..., cit.

Corpo di Armata, vi sta sorgendo l'Istituto Tecnico “Cesare Battisti” e vi è progettata la Scuola Tecnica Industriale.

Per quanto riguardava le densità edilizie

«nel nucleo civico si ammette una densità sino a 240 abitanti per ettaro, nella zona per ville compresa tra il nucleo suddetto e il Guncinà una densità massima di 150 abitanti per ettaro; nella zona per costruzioni semintensive a Sud della circonvallazione incorporando il quartiere di San Quirino ... non si intende sorpassare i 180 abitanti per ettaro, mentre nel settore più meridionale, in prossimità del nuovo ponte sull'Isarco e collegato così direttamente alla Zona industriale, è il quartiere operaio [“del Littorio”], nel quale il primo lotto di costruzioni sta già sorgendo. Il quartiere operaio comprende una superficie di 24 ettari circa ed ammette una popolazione complessiva di 8000 unità, in ragione di 3500 abitanti per ettaro. Le costruzioni vi sono previste a schiera con andamento preferibilmente Nord-Sud e con alloggi comprendenti l'intero spessore del corpo di fabbrica in modo da consentire la migliore insolazione ... e il ricambio dell'aria ... sarà proibita in ogni caso [in ogni zona] la costruzione di case alte isolate là dove non sia stabilita la possibilità dell'unità urbanistica o almeno architettonica»,

laddove quest'ultima Norma tendeva alla creazione comunque di un tessuto urbano compatto rispetto ai dettami, ad esempio, dell'Urbanistica razionalista (che invece preferiva edifici isolati, a lotto libero e immersi nel verde). Il magistero piancentiniano aveva fatto valere la propria autorità. Nel 1939, il nuovo Piano Regolatore Generale ribadiva le direttive del Piano del 1935 per la parte dell'Oltretalvera e la Zona monumentale:

«tra le maggiori opere coordinatrici dell'espansione edilizia nella zona di Gries, il Piano regolatore prevede il piazzale della Vittoria, massimo organismo rappresentativo cittadino. L'opera, felicemente voluta a gloria e monito, gravita attorno al Monumento della Vittoria e ne costituisce la cornice. Il Foro della Vittoria è costituito da un sistema di 2 piazze, una antistante e inquadrante il Monumento e aperta verso il paesaggio dolomitico, più propriamente

destinata a funzione rappresentativa; la seconda, alle spalle del Simulacro, predisporrà, con le linee continue, a maggior raccoglimento. Dal Foro della Vittoria, un'ampia arteria raggiunge con rettilineo la piazza Grande Italia, allargandosi a formare a metà percorso la piazza Claudio N. Druso. A tale Piazza fa capo anche una passeggiata-parco che si protende in direzione Sud sino quasi ad incrociare la statale per Merano-Mendola. Come prospettiva di fondo è prevista la tanto auspicata chiesa del popolare quartiere di San Quirino. Una parte delle opere previste è già stata approvata dalla superiori competenti Autorità con Decreto n.809 del 9 giugno 1934, come stralcio del Piano particolareggiato d'esecuzione»⁹².

Una grande attenzione veniva però posta nel problema del collegamento tra l'antico nucleo e la nuova espansione nell'Oltretalvera, facendo emergere come, negli anni si fosse rinunciato definitivamente alla possibilità che «l'arteria principale, porticata, possa costituire organo degli affari a complemento e parziale sostituzione dell'analogo quartiere del vecchio nucleo cittadino»⁹³. Infatti

«il collegamento tra il vecchio nucleo e la sua logica zona di sviluppo è stato pertanto oggetto di particolare studio ... con a sistemazione, la riduzione e l'abbassamento del letto della Talvera consentirà dunque l'utilizzazione di notevoli aree di risulta rispetto alla sponda destra e conferirebbero un più ampio respiro alla zona monumentale in senso sia planimetrico che altimetrico»⁹⁴.

Bolzano era ora intesa inequivocabilmente come «una» e tale doveva rimanere; le previsioni di Piano erano tali da voler rivitalizzare anche il vecchio nucleo connettendolo più strettamente al nuovo, che non doveva essere né un «satellite» né un'entità autonoma.

4. *La valutazione del Piano Regolatore Generale da parte del Direttore dell'Ufficio del Genio Civile: 22 aprile 1936*

Preso atto del parere positivo per il nuovo Piano Regolatore Generale da parte del Consiglio Provinciale di Bolzano⁹⁵, una prima “Relazione” di valutazione del nuovo strumento urbanistico

92 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., ff.33-34.

93 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del novembre 1935 ..., cit.

94 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., ff.33-34.

95 “Relazione” del Consiglio Provinciale sanitario di Bolzano del 17 aprile 1936, in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. “Bolzano, vecchio Piano Regolatore”: «constatato che sono previsti ampi sventramenti e risanamenti della zona attualmente in condizioni igieniche precarie ... verificato che il Regolamento facente parte del progetto impone delle considerevoli larghezze per le nuove strade, delle forti distanze per i fabbricati nuovi ed infine limita le altezze degli edifici stessi, rilevato che il progetto prevede il mantenimento di molte zone verdi, la creazione di parecchi giardini e parchi, sia nell'interno, che alla periferia della città».

presentato dal Comune veniva stilata dal Genio Civile di Bolzano nell'aprile del 1936, come prima valutazione delle previsioni:

«ad aumentare l'importanza di Bolzano ha contribuito notevolmente sia il provvedimento di costituire a Bolzano "la Zona industriale" con il conseguente apporto di gran numero di operai che troveranno presso i nuovi stabilimenti occupazione continua e benessere; sia quello del trasferimento in questa città della sede del Corpo d'Armata già di stanza a Verona, con conseguente concentramento di truppe delle varie Armi»⁹⁶.

Le conseguenze edilizie si erano già registrate:

«l'accresciuta importanza della città ha avuto come conseguenza immediata il rapido aumento dell'attività edilizia, dovuto sia alla urgenza di fornire le abitazioni alla nuova popolazione in progressivo aumento, sia alla necessità di dare alla città un nuovo aspetto moderno e decoroso adeguato al suo nuovo ruolo di Capoluogo di Provincia. Tale attività edilizia si è svolta purtroppo, sino ad ora, quasi sempre in maniera tumultuaria, senza seguir quei sani e prefissati criteri a cui è necessario attenersi nell'attuare l'ampliamento, l'abbellimento e il risanamento di qualsiasi centro abitato, giustificato però in parte dall'urgenza delle abitazioni»
Il Direttore ripercorreva anche la genesi del Piano:

«giustamente quindi il Comune, preoccupato di dare un ordine all'attività edilizia, ha ritenuto opportuno e necessario procedere allo studio di un "Piano regolatore e di ampliamento" della città e ha presentato l'allegato pervenuto a questo Ufficio con nota n.527 del 13 gennaio 1936. Tale elaborato è il risultato concreto di numerosi studi di eminenti tecnici, che prendendo parte ad un Concorso pubblico portarono alla risoluzione dell'importante problema, e degli studi riassuntivi dei Tecnici del Comune. Naturalmente non è mancato al Comune il costante aiuto delle Autorità tutte, comprese della importanza del rinnovamento edilizio della città, che per il momento storico in cui si effettua e lo determina assurge a un significato e a un valore non più locale, ma nazionale»⁹⁷.

Per le caratteristiche di quel Piano

«esso si divide in un "Piano Regolatore Generale", la cui approvazione deve produrre l'effetto di

imporre la servitù di allineamento, l'osservanza delle norme relative ai caratteri delle costruzioni nelle varie zone, l'obbligo di sottoporre all'approvazione del Comune i "Piani di lottizzazione" di proprietà privata (per il risanamento della città) ... Il Piano Regolatore Generale dovrà essere attuato in 50 anni mentre il "Piano particolareggiato" allegato dovrà essere portato a compimento nel periodo di 15 anni».

Di quel Piano ne erano stati presentati, appunto, degli stralci:

«l'elaborato di Piano comprende un "Piano particolareggiato di stralcio" di quello Generale per una zona di immediata esecuzione [cioè il "Foro della Vittoria"] ... Quello stralcio del nuovo Piano regolatore fu già sottoposto all'esame del Ministero LL.PP. che lo approvò con Decreto n.809 del 9 giugno 1934. Tale stralcio si riferisce alla sistemazione del piazzale e del foro "della Vittoria" ... Inoltre, con il "Decreto legge" n.234 del 7 marzo 1935 furono dichiarati di pubblica utilità i lavori occorrenti per l'impianto e l'esercizio della Zona industriale e furono sancite le relative "Norme di attuazione. La realizzazione tanto del piazzale e del Foro della Vittoria quanto della Zona industriale è in atto».

Dal punto di vista amministrativo, ma anche metodologico,

«lo studio del Piano di massima come presentato dal Comune, comprende: 1. uno studio storico della regione; 2, l'esame delle condizioni demografiche ed economiche della stessa; 3. Lo studio della viabilità esterna ed interna e della sua sistemazione; 4. La descrizione dei criteri generali che sono serviti di base per lo studio del Piano regolatore; 5. Lo studio sulla sistemazione del vecchio nucleo cittadino; 6. Lo studio sulla espansione della città e il collegamento fra i due nuclei più importanti ... Nel Piano si fanno poi proposte concrete, si stabiliscono quali saranno gli edifici pubblici più importanti dei quali si prevede la costruzione e in fine quali sono e come si svolgeranno i futuri servizi pubblici»⁹⁸.

Secondo il Direttore del Genio, però

«il Piano Regolatore Generale dovrebbe scindersi in due parti ben distinte: 1. Dovrebbe comprendere più particolarmente il risanamento del vecchio nucleo cittadino; 2. L'altra parte do-

96 "Relazione" dell'ingegnere Capo del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis del 22 aprile 1936 in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. "Bolzano, vecchio Piano Regolatore".

97 "Relazione" dell'ingegnere Capo del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis del 22 aprile 1936 ..., cit., f.3.

98 "Relazione" dell'ingegnere Capo del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis del 22 aprile 1936 ..., cit., f.5.

vrebbe riferirsi all'ampliamento della città. Ognuna di queste parti dovrebbe poi prevedere una zona di immediata esecuzione, entro un breve termine di anni a seconda della importanza della previsione. La precisazione è sostanziale in quanto, a seconda che trattasi dell'un caso o dell'altro, potrebbe invocarsi da parte del Comune la possibilità dell'emanazione di diversi provvedimenti legislativi e, più precisamente, per il risanamento del vecchio nucleo potrebbe essere invocata l'applicazione della “Leggere cosiddetta Napoli” opportunamente aggiornata e adattata; mentre per l'ampliamento l'applicazione della Legge n.2359 del 25 giugno 1865»⁹⁹.

Ancora, tra le caratteristiche del Piano,

«il “Piano particolareggiato” comprende uno studio della rete stradale, uno studio della sistemazione del torrente Talvera, la progettazione del “Foro della Vittoria” e dei quartieri residenziali, la progettazione dei servizi vari e infine la determinazione del costo delle opere progettate».

Dunque ad una valutazione generale

«il Piano è risultato in linea di massima compilato in modo accurato e tenendo presenti i reali bisogni attuali e futuri di Bolzano, la salubrità dell'abitato, lo sviluppo del traffico e l'importanza politica assunta dalla città stessa».

Nodale, come in ogni progettazione funzionalista moderna, si poneva il piano del traffico:

«in particolare, il problema delle comunicazioni è stato affrontato e risolto, sembra, ottimamente. Verranno costruire delle strade di circonvallazione in modo da evitare nel modo più assoluto che il traffico di passaggio disturbi o ingorghi il nucleo interno della città. Tali strade, sulle quali si prevede che si svolgerà un intenso traffico, sono state dimensionate opportunamente, dopo un'accurata analisi qualitativa e quantitativa del traffico che dovranno smaltire e tenendo presente che in futuro tale traffico aumenterà notevolmente. Strade convergenti dalla periferia al centro e ai nodi principali (stazione ferroviaria, mercato, ponti, centro industriale, ecc) permetteranno di accedere dalle strade di circonvallazione all'interno della città. Una rete interna smaltirà il traffico locale che si svolge tra i vari quartieri, mentre strade più modeste renderanno agevole il movimento del pubblico e dei mezzi di trasporto nell'interno di ciascun quartiere. Tra i vari lavori progettati per il miglioramento

della viabilità sembra a questo Ufficio che il più urgente ed inderogabile sia quello della sistemazione dell'accesso alla città dalla Strada del Brennero. Secondo il progetto comunale, la Strada statale Brennero-Verona, sulla quale si effettua un intenso traffico, verrebbe, all'ingresso della città dal Brennero, radicalmente modificata, per ciò che concerne il suo tracciato ... che modifica solo la prima parte della Strada del Brennero e ha il pregio di eliminare la forte contropendenza attualmente esistente ... ma non elimina il grave inconveniente del passaggio del traffico [da alcune strade interne] ... Questo Ufficio pertanto condivide pienamente l'opinione espressa dalle locali Autorità militari circa l'attuazione di una variante ... con la rinnovazione del ponte già esistente sull'Isarco ... Circa le due soluzioni dal Comune studiate e proposte per le comunicazioni Trento-Merano, quest'Ufficio parteggia per la soluzione già espressa dall'Autorità Militare e relativa, cioè, all'opportunità di avvalersi della strada larga 20 m. già costruita attraverso la Zona industriale, continuandola poi sino alla Statale attuale Bolzano-Merano ... anche se essa comporta la costruzione di un nuovo ponte sull'Isarco»¹⁰⁰.

Sempre dal punto di vista infrastrutturale, poi

«grande giovamento allo sviluppo del traffico sarà pure apportato dalla soppressione del passaggio a livello delle ferrovie Bolzano-Mendola e Bolzano-Merano ... che a causa del frequente passaggio di treni ... costituisce un serio disturbo per la circolazione»¹⁰¹.

Nel Piano erano poi comprese importanti soluzioni architettoniche:

«poiché Bolzano è un importante centro per il turismo ... sembrano giustificati gli importanti lavori progettati per migliorare anzitutto l'accesso cittadino dalla strada di Trento»,

cioè dalla direzione dove giungevano i turisti italiani. Quindi

«da tale piazza sarà possibile accedere direttamente alla piazza Vittorio Emanuele a mezzo di un'arteria che attraverserà il suolo ottenuto con l'allontanamento del vecchio Cimitero. Già da tempo il Comune di Bolzano ha provveduto a costruire un nuovo Cimitero in Oltrisarco, per cui quanto prima sarà possibile utilizzare l'area di quello vecchio situato nelle immediate vicinanze della Canonica»¹⁰².

99 “Relazione” dell'ingegnere Capo del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis del 22 aprile 1936 ..., cit., f.5.

100 “Relazione” dell'ingegnere Capo del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis del 22 aprile 1936 ..., cit., ff.6-7.

101 “Relazione” dell'ingegnere Capo del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis del 22 aprile 1936 ..., cit., f.10.

Nello specifico,

«l'accesso dal Brennero, importantissimo perché è la prima parte della città che appare al turista che giunge d'Oltralpe, viene migliorato sensibilmente sia con la costruzione del nuovo tronco stradale ... sia con la formazione di una piazza ... e con l'allargamento della via Conciapelli ... L'accesso da Merano attraverso il ponte Druso è buono e potrà essere facilmente migliorato se si provvede con modestissima spesa all'allargamento di via Roma, già troppo angusta per smaltire il traffico attuale».

Strettamente connessa ai problemi del traffico era, poi, l'espansione della città

«per ciò che concerne l'espansione della città questa è stata divisa in 4 zone e precisamente: zona di Gries; quartiere così detto rappresentativo; zona di Nord-Est; zona di Oltrisarco. Determinata poi in ettari 641.4 la superficie totale di Bolzano e stabilito in 100.000 il futuro numero degli abitanti ... per ottenere la superficie necessaria, il Piano prevede principalmente lo sviluppo edilizio di Gries e della zona a Est e a Nord-Est del vecchio nucleo cittadino ... Pertanto la città è stata opportunamente divisa in 8 quartieri.

1. Quello commerciale comprende il vecchio nucleo cittadino, il cui centro è costituito dalla vecchia via dei Portici, che dovrà essere completamente trasformata ... il quartiere si estenderà oltre Talvera e cioè lungo la nuova arteria che andrà dal Foro della Vittoria alla piazza di Gries, dove saranno costruiti nuovi negozi; a Sud del centro cittadino e compreso sempre nel quartiere commerciale, in opportune sedi verranno situati i depositi di materiali, i magazzini e i nuovi mercati (nelle immediate vicinanze dello scalo ferroviario ... dove sono stati già costruiti i magazzini generali e il nuovo macello); 2. A quartiere residenziale (la cui caratteristica principale è la destinazione ... a sede di ville signorili con giardini) è destinata la zona della città che si stende ai piedi del Guncinà, quella denominata Sant'Osvaldo e le aree di risulta ottenute dalla sistemazione del torrente Talvera. Per lo sviluppo dell'edilizia a carattere semintensiva è riservata ... l'area situata in Gries, il nucleo cittadino di Oltrisarco e il quartiere popolare Est (l'area disponibile per nuove costruzioni è di circa 80 ettari). All'edilizia intensiva invece, sempre nel quartiere residenziale, è stato assegnato il quartiere popolare di San Quirino in prossimità dell'Isarco. Esso verrà abitato prevalentemente da operai e verrà collegato colla zona industriale posta in riva sinistra dell'I-

sarco a mezzo di due ponti e di una passerella. Il terzo quartiere, quello agricolo, comprende due zone rurali, quella di San Maurizio e quella ad Est di Rencio ... ad eccezione di una piccola parte che sarà adibita a zona ospitaliera ... [oltre] alla Scuola agraria e l'Istituto enologico ... La [vera] zona ospedaliera verrà invece creata nella località Campo Nuovo ai piedi delle pendici del Guncinà ... 4. Il quartiere militare è da riconoscersi che richiede speciale attenzione. Infatti gli edifici militari ormai già costruiti sono sorti un po' ovunque senza seguire veri e propri criteri urbanistici ... Ma è ovvio che per l'avvenire ... l'Autorità Militare dovrebbe prendere i necessari accordi con il Comune di Bolzano»¹⁰².

Il giudizio del Direttore prendeva in considerazione anche la Zona industriale e quella dei servizi:

«5. Per le piccole industrie è prevista l'utilizzazione del quartiere cosiddetto "ai piani di Bolzano" ... anche se in realtà le piccole industrie e l'artigianato si sviluppano un po' ovunque nella città ... nel quartiere troveranno posto le case operaie, un edificio scolastico, capi da gioco e giardini pubblici; 6. Il quartiere, se così si vuol chiamare, per lo sport e il turismo, è ubicato presso la zona industriale ... Ad ampliamento e completamento del programma è prevista la costruzione di una piscina coperta e di un campo sportivo nella zona industriale ... 7. C'è poi la zona industriale vera e propria ... 8. Connessa al problema del turismo è quello della ricerca della località più adatta per costituire la sede di tale attività ... 9. Opportuni ed adatti provvedimenti sono stati previsti per conservare i parchi ed i giardini esistenti aumentandone anche il numero».

La zonizzazione era dunque fondamentale per lo sviluppo della città, ma il problema restava sempre quello dei collegamenti poichè

«una barriera quasi insormontabile fra i due nuclei [il nucleo vecchio e il nucleo di espansione di Gries] è costituita dal torrente Talvera, che provenendo dalla valle di Sarentino si immette all'Isarco nelle immediate vicinanze di Bolzano. Nel tratto attraversante la città, il Talvera ha alveo largo in alcuni punti anche più di metri 200, mentre in gran parte dell'anno è asciutto ... uno spettacolo non certamente bello. Il problema della sistemazione è quanto mai arduo ad affrontarsi ed a risolversi per il fatto che il torrente stesso ... per le sue piene ... non può essere ristretto ... senza la costruzione di un'alta diga di ritenuta da costruirsi in località Vanga, poco a monte della città di Bolzano ...

102 "Relazione" dell'ingegnere Capo del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis del 22 aprile 1936 ..., cit., f.10.

103 "Relazione" dell'ingegnere Capo del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis del 22 aprile 1936 ..., cit., f.13.

Naturalmente la riduzione dell'alveo del torrente consentirebbe l'utilizzo delle aree di risulta, che dovrebbero essere destinate per uso edilizio, per la costruzione di ville e come sede di una passeggiata lungo Talvera»¹⁰⁴.

In particolare «nulla si ha da obiettare per ciò che concerne il “quartiere rappresentativo” e così pure sembrano bene studiati gli sviluppi della zona Nord-Est e del quartiere di Oltrisarco». Infine

«nulla si ha da obiettare neppure circa la opportunità di costruire ex novo il Palazzo del Governo e la sede del Municipio e circa la loro ubicazione ... ma tra gli edifici pubblici dovrebbe anche trovar posto una sede del Genio Civile, della Azienda Autonoma Statale e dell'Ufficio delle Costruzioni Ferroviarie ... oltre a nuovi Uffici finanziari ... e a un Teatro Civico ... poiché quello attuale era già insufficiente alla popolazione della città ... non contenendo che 700 posti ... Non sembra che la soluzione proposta, di costruire un nuovo teatro sulla congiungente piazza Domenicani-via Leonardo da Vinci, per 1500 posti ... possa corrispondere allo scopo ... in quanto piuttosto piccola ... mentre un teatro deve essere concepito come un'opera d'arte di carattere monumentale, tale da costituire con le sue linee esterne uno degli abbellimenti principali della città ... Anche per il Convitto Nazionale si fa rilevare che l'area scelta è troppo piccola».

L'analisi del Direttore era estremamente dettagliata, ma proprio quel dettaglio sarebbe stato di grande giovamento per mettere a punto la versione definitiva del Piano.

5. *Ulteriori valutazioni: i giudizi di Gustavo Giovannoni nel Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (1937 e 1939)*

Nel 1937 il palleggio burocratico di autorizzazioni e nuove messe a punto per il nuovo Piano Regolatore Generale continuava, ma si registravano alcuni passaggi fondamentali. Nell'insieme delle

autorizzazioni imprescindibili per l'iter amministrativo era necessaria anche l'approvazione da parte della Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti del Ministero dell'Educazione Nazionale, che la rilasciava sulla base di alcune condizioni di attenzione alla storica via dei Portici¹⁰⁵. Ma non era tutto.

Le opere interessavano aree estese sulle quali venivano a intersecarsi le competenze dei diversi Enti. Per quanto riguardava le Ferrovie dello Stato, il Podestà doveva dichiarare che

«nessun accordo è da prendere con l'Amministrazione ferroviaria o altra Autorità competente per opere interessanti il sistema ferroviario e i corsi d'acqua perché nelle planimetrie sono riprodotti lo spostamento della ferrovia Bolzano-Merano e il restringimento del letto del fiume Talvera solamente a scopo indicativo: tali opere risultano allo studio presso i competenti Uffici, i quali provvedono direttamente alla progettazione e all'esecuzione con esclusione del Comune, il quale non le ha conseguentemente comprese neppure nel Preventivo di spesa. Non è interessata [dalle opere] alcuna proprietà demaniale»¹⁰⁶.

Nel giugno giungeva informazione al Presidente del Consiglio Superiore dei lavori Pubblici, per tramite del Ministro dell'Interno, che «il Piano di Bolzano è stato oggetto della particolare attenzione di S.E. il Capo del Governo»¹⁰⁷. Le varie questioni dovevano, dunque, essere accelerate. Nel novembre dello stesso 1937, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Ministero, sulla base della “Relazione” presentata da Gustavo Giovannoni insieme a «Petragnani e Monaco»¹⁰⁸, emetteva il proprio giudizio sulle proposte del Piano:

«visti gli atti di pubblicazione senza opposizioni relativi al “Piano generale di massima” e a quello “Particolareggiato della prima zona di immediata esecuzione” ... vista la nota della Direzione Antichità e Belle Arti ... l'Assemblea ha considerato che il progetto risulta ben studiato ... realizzando

104 “Relazione” dell'ingegnere Capo del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis del 22 aprile 1936 ..., cit., ff.16-17.

105 Missiva del Ministro dell'Educazione Nazionale al Prefetto di Bolzano del 29 aprile 1937, prot.3727 in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. “Bolzano, vecchio Piano Regolatore”.

106 Dichiarazione ufficiale del Podestà di Bolzano, V.Perrelli, del 25 settembre 1937, allegata agli Atti del “Verbale dell'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Ministero LL.PP. del 14 ottobre 1939”, in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. “Bolzano, vecchio Piano Regolatore”.

107 Missiva interna dal Presidente della Divisione 7° del Ministero LL.PP. al Presidente del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 21 giugno 1937, in fasc. “Bolzano, Piano Regolatore e di ampliamento. Piano particolareggiato della zona di immediata esecuzione”.

108 Il membro «Petragnani» dovrebbe essere il prof. Giovanni Petragnani, Direttore Generale della Sanità Pubblica tra il 1935 e il 1943; il membro «Monaco» potrebbe essere l'architetto Vincenzo Monaco che, dopo aver preso parte a diversi Concorsi nazionali, nel 1936 aveva partecipato alla VI° Triennale di Milano (in gruppo, tra gli altri, con Giorgio Calza Bini). Ad Alberto Calza Bini, Presidente del Sindacato Architetti Italiani, Presidente dell'Istituto Nazionale di Urbanistica e padre di Giorgio, si sarà probabilmente dovuto il coinvolgimento di Monaco nel Consiglio del Ministero dei Lavori Pubblici. Cfr. P. MELIS, *Vincenzo Monaco, Amedeo Luccichenti (1929-1969)*, Milano, 2013.

un razionale allacciamento alla viabilità esterna, un conveniente ampliamento della zona di Gries e un adatto collegamento tra la parte vecchia e quella nuova della città. Devesi peraltro rilevare: a. che le varianti alle strade nazionali Brennero-Trento e Merano, intese ad avere tracciati esterni dell'abitato di Bolzano, essendo di competenza statale e pur risultando opportunamente studiati d'accordo con il competente Ufficio del Genio Civile, devono essere considerate segnate nel Piano a solo scopo indicativo, come è stato fatto per la sistemazione dell'alveo del torrente Talvera e per lo spostamento del binario della ferrovia Bolzano-Merano; b. si riconosce la necessità di migliorare l'accesso dal Brennero del transito diretto all'interno della città, ammettendo la deviazione della strada al ponte di Cardano per seguire la ferrovia in destra del fiume Isarco ed eliminare le strettoie e la contropendenza dell'attraversamento della collina di Rencio; c. che la sistemazione della nuova piazza del Mercato, ideata per l'accesso da Trento allo sbocco del ponte Loreto, risulta artificiosa nei riguardi degli innesti con le strade laterali. Conviene che questo nodo sia ristudiato in modo da non rendere indiretta la comunicazione tra la via del Mercato e il ponte Loreto»¹⁰⁹.

Per quanto riguardava la nuova area di espansione:

«d. il termine del viale della Vittoria verso piazza Grande Italia appare però poco felice, sia nei riguardi della visuale terminale, che intristirebbe in piccole casupole disordinate, sia nei riguardi delle comunicazioni, che verrebbero obliquamente ed artificialmente indirizzate. Sembra che una prosecuzione rettilinea, o quasi, potrebbe felicemente condurre ad innestare la strada presso la piazza del Mercato alla nuova arteria tracciata nella zona di San Maurizio; e. che in detta zona della Vittoria, l'ingresso della via Merano-Mendola risulta alquanto artificioso e dovrebbe essere reso più diretto ed evidente con il dare continuità alla penetrazione, collegandola direttamente alla piazza della Vittoria; f. oltre alla prescelta zona industriale conviene crearne un'altra della stessa destinazione per rispondere al criterio vigente di non accentrare la zona industriale in uno stesso luogo per evidenti ragioni delle offese aeree».

Senza ombra di dubbio Giovannoni indirizzava le linee guida per l'antico tessuto della città:

«per quanto riguarda la sistemazione interna cittadina, non appare assoluta la necessità dell'allar-

gamento della via dei Portici e della conseguente distruzione della così caratteristica località, di cui il Ministro dell'Educazione Nazionale segnala l'alta importanza; mentre che le ragioni della viabilità potrebbero ugualmente essere soddisfatte da un tracciato di una nuova via intermedia tra la detta via dei Portici e la piazza Vittorio Emanuele, la quale via avrebbe, sulla soluzione proposta, il vantaggio di essere più vicina al Centro cittadino. Nell'indicare la opportunità di questa variante, si ritiene, tuttavia, di proporre come tema di studio il risanamento igienico con ritocchi eseguiti all'interno degli isolati, sia degli edifici prospicienti su via dei Portici che negli altri della zona, il quale sistema di miglioramento e di diradamento risulta più efficace di quello ottenuto con l'ampliamento di vie di traffico».

L'indicazione era dunque rigida:

«l'Assemblea è del parere che il Piano regolatore di massima ... e il Piano particolareggiato possano essere approvati ... alla condizione che ... il nuovo elaborato per il Piano regolatore della zona interna debba essere ripresentato all'esame di questo Consiglio».

A livello disciplinare, Vincenzo Civico faceva conoscere agli Urbanisti italiani il progresso dei lavori bolzanini:

«sono in pieno sviluppo importanti lavori di sistemazione stradale, secondo il "Piano di ampliamento" disposto dall'Amministrazione comunale in base alle precise direttive di S.E. il Prefetto. Due nuove arterie, una continuazione dell'altra, allacceranno il nuovo centro cittadino con il rione Littorio e la zona industriale. La prima di esse è il viale Giulio Cesare e l'altra che ne rappresenta la logica prosecuzione è la viale Milano. Dipartendosi da piazza IX Maggio, quasi ortogonalmente all'asse maggiore della piazza con un percorso rettilineo, il viale Giulio Cesare taglia il viale Druso nei pressi di quella che sarà la confluenza di un'altra grande strada destinata ad allacciare l'abitato di Gries ad Oltreisarco: viale Cesare Augusto. Dalla via Druso, l'arteria poi continua deviando leggermente fino alla testata destra del costruendo ponte d'Isarco, assumendo la denominazione di viale Milano»¹¹⁰.

In particolare,

«viale Giulio Cesare, lungo il quale sorgerà la nuova chiesa dei Domenicani, apparirà come un

109 "Verbale" dell'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Ministero LL.PP. Relatori "Giovannoni, Petragliani e Faccenda", del 15 novembre 1937, prot.1947, in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. "Bolzano, Piano Regolatore e di ampliamento. Piano particolareggiato della zona di immediata esecuzione". 110 V.CIVICO, *Notiziario. Traffico, circolazione, viabilità*, «Urbanistica» (Roma), 2, marzo-aprile, 1938, p.121.

rettifilo di 765 metri. Avrà una carreggiata di 12 metri alla quale faranno da spalliera due banchine alberate di 4 metri di larghezza ciascuna. Oltre la linea delle banchine saranno tracciate due piste di due metri ciascuna per ciclisti, mentre ai pedoni saranno riservati due marciapiedi dell'ampiezza di 3 metri ognuno. Ne deriva quindi un sagoma stradale di ben 30 metri che risulterà di 38 da fabbricato a fabbricato a causa dell'arretramento della fabbricazione».

C'era poi il viale Milano

«anch'esso tutto un rettifilo di mezzo chilometro di sviluppo che, intersecato dal prolungamento della via Verona, della via Firenze e dalle vie Torino e Dalmazia, assumerà due sagome diverse. Il primo trono tra via Druso e il largo di via Fiume, avrà una larghezza di 20 metri di cui 3.5 per ciascun marciapiede e m.13 per la carreggiata. Il secondo tronco invece, tra il largo Firenze e la testata del nuovo Ponte sull'Isarco, assumerà la larghezza di m.25 dei quali m.3.50 per marciapiede, due per lato per piste ciclistiche, altri due per banchine alberate e metri 10 per la carreggiata centrale».

Alle notazioni dell'Assemblea del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il Comune era tenuto a rispondere e, infatti, in un'apposita “Relazione”, inviata al ministero dei Lavori Pubblici nel luglio del 1938, si sottolineava da parte del Podestà che

«il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 15 novembre 1937 ha approvato il “Piano di massima per l'ampliamento e il “Piano particolareggiato di immediata esecuzione” alle seguenti condizioni: a) 1. che sia oggetto di nuovo studio la sistemazione della nuova piazza del Mercato ed il relativo collegamento tra la via del Mercato e il ponte di Loreto; 2. Che nella zona della Vittoria vengano studiati sia il più adatto prolungamento del Viale della Vittoria, sia il migliore collegamento con la piazza della Vittoria dalla via di penetrazione proveniente alla Mendola; 3. Che oltre alla zona principale e industriale ne siano progettate altre minori per rispondere ai vigenti criteri della difesa aerea; 4. Che il sistema di fognatura faccia capo ad un progetto completo; 5. Che, nella zona di immediata esecuzione, sia annessa al Piano particolareggiato la previsione dei ricoveri antiaerei collettivi. b) che il Piano regolatore di sistemazione interno sia oggetto di un nuovo studio che esamini la possibilità di un diverso tracciato della via di attraversamento Est-Ovest»¹¹¹.

In particolare il Comune mostrava di aver modificato i nodi urbani più importanti:

«a) 1. Per lo studio della sistemazione della nuova piazza del Mercato ed il relativo collegamento tra la via del Mercato e il ponte di Loreto ... la nuova soluzione risponde pienamente allo scopo e consente un facile sicuro e comodo transito per tutte le arterie che fanno capo alla piazza posta sulla testata destra del ponte di Loreto. A chi entrerà in città dalla strada nazionale di Trento, si prospetterà una vasta piazza con lo sfondo di un edificio a carattere monumentale. Una aiuola spartitraffico consentirà ai veicoli, con movimento rotatorio, di dirigersi verso la stazione, verso la piazza Vittorio Emanuele o verso il ponte Druso. È però da prevedere che questo accesso alla città perderà molta della sua importanza quando sarà ultimato il nuovo ponte sull'Isarco, il quale darà accesso al nuovo centro cittadino in corso di attuazione attraverso i viali Milano, Giulio Cesare, piazza dell'Impero e corso IX Maggio».

Fondamentali le indicazioni per il viale della Vittoria

«ora corso IX Maggio, che è una grande arteria che tende ad allontanarsi dalla città. Due quindi potevano essere le soluzioni: creare uno sfondo al Viale con un parco, monumento, fontana o palazzi a carattere monumentale; oppure prolungarlo verso Merano fino a raggiungere la strada nazionale, data la natura del viale che tende ad allontanarsi dalla città come la più adatta e conveniente. Un corso a carattere monumentale deve congiungere due località entrambe interessanti e decorose, degne di essere viste, pertanto si rendeva indispensabile trasformare la piazza Tiberio, dando alla medesima un senso di monumentalità come è stato fatto. Per dare un accesso alla città a chi proviene dalla Mendola o da Merano si è creata una nuova, comoda e decorosa arteria, la quale staccandosi dalla strada nazionale nei pressi del bivio Merano-Mendola, percorre un tracciato pressoché parallelo al corso IX maggio per sboccare in piazza della Vittoria. Questo accesso non era prima stato preso in considerazione perché sembrava più conveniente, per chi deve entrare in Bolzano dalla Mendola o da Merano, il percorso di via Druso».

Alcune riflessioni erano state fornite anche in merito alla Zona industriale:

«che ha particolari e onerose esigenze, difficili a

¹¹¹ Ufficio Tecnico del Comune di Bolzano, “Modifiche e completamento richiesti dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici” del 15 luglio 1938, in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. “Bolzano, Piano Regolatore e di ampliamento. Piano particolareggiato della zona di immediata esecuzione”.

risolversi specie per città come Bolzano, dove il terreno adatto scarseggia ed i monti e i fiumi ne ostacolano l'attuazione ... Per la migliore organizzazione, per l'economia nella costruzione ed modo particolare dell'esercizio, si renderebbe conveniente la creazione di una Zona industriale unica ... Per Bolzano, data la conformazione del terreno, gli ostacoli naturali del terreno e l'ubicazione delle linee ferroviarie, due sole possono essere le località adatte: la zona di Agruzzo, cioè l'attuale zona industriale; e i Piani di Bolzano»¹¹².

Al Genio Civile veniva localmente demandato il controllo delle diverse soluzioni e infatti il Direttore del Genio di Bolzano inviava al Comune la propria valutazione riguardante le modifiche apportate alla prima proposta: «si è accertato che si è provveduto ad apportare al Piano soltanto alcune delle modifiche suggerite dal Consiglio Superiore»¹¹³. Interessante notare quali, di quelle modifiche, fossero ritenute fondamentali:

«si è provveduto alla nuova sistemazione della Piazza del Mercato e del relativo collegamento tra la via del Mercato e il ponte di Loreto. Ma si fa rilevare in merito che sarebbe opportuno, all'atto esecutivo, di ridurre il saliente ... allo scopo di migliorare le condizioni del traffico tra la via Garibaldi e il ponte sull'Isarco. Inoltre sarebbe opportuno, sempre all'atto esecutivo, intavolare trattative con l'Amministrazione delle FF.SS. per la cessione di zone quando sarà soppressa l'attuale sede della ferrovia Bolzano-Mendola. Per permettere una buona visibilità, si dovrà impedire ad ogni modo che su detto terreno l'Amministrazione delle FF.SS. ci costruisca dei fabbricati ... Per ciò che concerne il prolungamento del Viale della Vittoria (oggi corso IX Maggio) si è provveduto a migliorare la piazza Tiberio con la demolizione di alcune case di nessun valore artistico e di migliorare il raccordo con la via Vittorio Veneto; mentre per ciò che concerne il miglior collegamento richiesto fra la piazza della Vittoria e la via di penetrazione proveniente dalla Mendola, questo è stato ottenuto con la progettazione di una strada che collega direttamente il Foro della Vittoria col bivio Merano-Mendola. Occorrerà peraltro la demolizione di tre costruzioni di scarso valore, trattandosi di costruzioni semi-rurali».

Importanti le previsioni per la Zona industriale,

che secondo il Genio Civile, sulla base del dettato ministeriale, doveva essere suddivisa in più aree decentrate, e non accorpata in un'unica Zonizzazione come invece intendeva il Comune:

«questo Ufficio si limita a far rilevare che, oltre alla Zona industriale, esiste un'altra Zona per le piccole industrie nei Piani di Bolzano e conviene circa la difficoltà di creare nuove zone. Peraltro, in ottemperanza alle disposizioni ministeriali, si invita il Comune di Bolzano ad esaminare più attentamente la questione, per ottenere nuovi centri industriali»¹¹⁴.

Restavano le indicazioni per i ricoveri antiaerei, che il Ministero aveva caldeggiato, e il Genio Civile suggeriva di rivolgersi all'Ente apposito (l'U.N.P.A.) per avere indicazioni soprattutto per quelli da ricavare «nelle cantine delle case da costruire con spesa relativamente esigua».

Ancora

«a costruzioni semintensive è riservata la zona collinosa a Nord dell'antico centro di Bolzano (quartiere di Sant'Ossvaldo), laddove le zone a Est e a Sud sono prescelte a quartieri popolari. Tra la linea ferroviaria Trento-Brennero e il basso corso dell'Isarco, verso la sua confluenza con l'Adige, si estende poi la zona industriale»¹¹⁵.

Nei primi mesi del 1939, Vincenzo Civico dalle pagine di «Urbanistica» dava conto, alla Cultura disciplinare, del progresso dei lavori bolzanini:

«Lo sviluppo della città e le nuove grandiose opere pubbliche. Nel ventennale della creazione dei Fasci di Combattimento [1919-1939] per ordine diretto del Duce sono stati iniziati in tutto l'Alto Adige, ed in particolare nella città di Bolzano, opere pubbliche per un importo complessivo di ben 177 milioni. Fra le sistemazioni di carattere urbanistico che verranno compiute nella città sono da segnalare la costruzione di interi quartieri di case popolari per un importo di 55 milioni di lire ed in particolare il nuovo "rione Littorio", in modo da poter ospitare la popolazione i continuo aumento, ed in particolare quella operaia, attirata in città dallo sviluppo continuo della zona industriale. Questa, pur così recentemente creata, ospita già oltre 2000 operai: gli stabilimenti indu-

112 Ufficio Tecnico del Comune di Bolzano, "Modifiche e completamento richiesti dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici" del 15 luglio 1938 ..., cit. Per la località "Piani di Bolzano": *I Piani di Bolzano*, «La Provincia di Bolzano», 11 febbraio 1937.

113 Missiva del Direttore del Genio Civile di Bolzano, A.Luppis, al Podestà del Comune di Bolzano, del 17 agosto 1938, prot.15726, in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. "Bolzano, vecchio Piano Regolatore".

114 Missiva del Direttore del Genio Civile di Bolzano, A.Luppis, al Podestà del Comune di Bolzano, del 17 agosto 1938, prot.15726 ..., cit.

115 Missiva del Direttore del Genio Civile di Bolzano, A.Luppis, al Podestà del Comune di Bolzano, del 17 agosto 1938, prot.15726 ..., cit.

striali, che erano in numero di 5 alla fine dell'anno XV [1937], hanno raggiunto il numero di 20 e raggiungeranno i 31 con i lavori che sono stati iniziati il 23 marzo»¹¹⁶.

Per quanto riguardava l'antico centro

«di particolarissima importanza sono poi le opere previste per la sistemazione del centro della città e per la creazione della nuova zona monumentale fascista. L'elenco degli edifici che verranno costruiti è sufficiente a dare un'idea dell'importanza delle sistemazioni che sono state iniziate: Casa Littoria, Palazzo delle Poste, palazzo di Giustizia, Palazzo degli Uffici Finanziari, Palazzo del Genio Civile, nonché il grande Albergo Savoia e il nuovo edificio sede del giornale “La Provincia di Bolzano”. Bolzano potenzia così, per diretto interessamento del Duce, la sua già forte struttura e diviene sempre più il centro vitale dell'intero Trentino e di tutto l'Alto Adige»

Sintetizzava efficacemente il “Verbale” dell'Adunanza del giorno 28 luglio 1939 del Consiglio Centrale delle Stazioni di Soggiorno, di Cura e di Turismo” presso il Ministero dell'Interno,

«il Piano Regolatore Generale e d'Ampliamento della città risulta informato dai seguenti criteri: 1. Creazione di una rete stradale efficiente e capace di soddisfare, anche in avvenire, le esigenze del traffico, separando le correnti di transito da quelle di testa e interno; 2. Sistemazione del vecchio centro cittadino mediante opere di risanamento, l'apertura di nuove vie, l'allargamento di altre già esistenti e la liberazione di alcuni edifici di pregio artistico dalle costruzioni adiacenti; 3. Disciplina dell'attività edilizia nei quartieri nuovi. Fra le opere stradali meritano particolare rilievo i nuovi tracciati delle strade nazionali Brennero-Trento e Brennero-Merano ... e poi nell'interno del centro urbano ... altri lavori di minore entità ... All'ampliamento della città è destinato prevalentemente il territorio del cessato Comune di Gries, situato a destro della Talvera che è suddiviso in un quartiere rappresentativo e civico (edifici fino a 4 piani) avente per centro il Foro della Vittoria collegato per mezzo di un'ampia arteria rettilinea alla piazza Grande Italia; in zone semintensive (edifici fino a 3 piani intramezzati da larghi spazi); e zone estensive (edifici fino a 2 piani con giardini). A Ovest del rione di Gries si estende una zona rurale che include a sua volta, la Zona ospedaliera; mentre a Sud, verso il letto della Talvera, si estende una zona destinata a case operaie».

Inoltre,

«insieme col Piano Regolatore Generale è stato prodotto il Piano particolareggiato della zona di Gries, al quale il Comune intende dare immediata esecuzione. Tale zona delimitata ad Est dal letto della Talvera, a Settentrione dalle pendici di Guncinà e a Mezzogiorno e Occidente dalle strade di circonvallazione, è intersecata da parecchie arterie, fra le quali sono le principali: il viale della Vittoria che congiunge il Foro della Vittoria, attraversando la piazza Claudio M. Druso con la piazza Grande Italia; e il nuovo viale che partendo da quest'ultima piazza la collegherà con il quartiere di Oltrisarco per mezzo di un nuovo ponte sull'Isarco. Allo sviluppo del quartiere di Gries è connessa la sistemazione del greto ghiaioso della Talvera, opera che renderà disponibili non trascurabili aree sulla destra di detto torrente. Il carattere eminentemente monumentale e rappresentativo conferito alla parte orientale del centro di Gries e del Monumento alla Vittoria, risulterà maggiormente accentuato dopo la costruzione sulla Talvera di un nuovo ponte ad unica arcata in sostituzione di quello eseguito in ferro nel 1900, e di due ampi edifici che incorniceranno la visione del Monumento, uno destinato a Palazzo del Governo e l'altro a sede dell'Amministrazione comunale».

Nell'ottobre del 1939, il progetto del Piano veniva sottoposto nuovamente, dopo la revisione e la sua pubblicazione presso gli Uffici comunali, all'Assemblea del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici – nella quale sedeva Gustavo Giovannoni – per il rinnovato, doveroso esame ministeriale. Si avanzava ancora la richiesta di alcune modifiche, in alcuni casi ribadendo certe criticità già evidenziate nel 1937 ed evidentemente non pienamente soddisfatte, ma, comunque, grazie alla “Relazione” di Gustavo Giovannoni, si forniva un giudizio positivo del Piano,

«visto il progetto 30 novembre 1935 modificato in seguito al parere 15 novembre 1937 di questa Assemblea e visti i pareri favorevoli del “Ministero della Cultura Popolare” e del “Consiglio Centrale delle Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo” ... visto che sono state studiate tutte le modifiche suggerite da questa Assemblea e la soluzione adottata in relazione ai suggerimenti forniti ... ritenuta accettabile anche dal Genio Civile»¹¹⁷.

In particolare

116 [V.Civico], *Notiziario urbanistico. Bolzano*, «Urbanistica» (Roma), 2, marzo-aprile, 1939, p.127.

117 “Verbale” dell'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Ministero LL.PP. Relatori “Giovannoni, Petragliani e Faccenda”, del 14 ottobre 1939, prot.2144, in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. “Bolzano, vecchio Piano Regolatore”.

«si rileva che: 1. La nuova soluzione adottata per la sistemazione della Piazza del Mercato è stata ben studiata e può essere attuata con l'avvertenza che nella zona in destra dello sbocco, sulla Piazza, del ponte Loreto, non dovranno sorgere costruzioni e dovrà essere sistemata a giardinaggio. In atto esecutivo potrà essere migliorata la curva di raccordo tra il ponte e la via Garibaldi; 2. La soluzione adottata per il termine del viale della Vittoria è risultata migliore delle precedenti, ma dovrà, in atto esecutivo, prolungarsi l'allargamento della piazza Tiberio, in corrispondenza del fabbricato che si propone di costruire in destra del Viale della Vittoria (corso IX Maggio) e dovrà abolirsi ogni chiusura della zona circostante la Chiesa e il Castello».

Positivo il giudizio per

«3. la soluzione adottata per la migliore e più diretta comunicazione della via Merano-Mendola con la piazza della Vittoria, che corrisponde bene a quanto questa Assemblea suggeriva».

Importante la definizione della Zona industriale:

«4. L'area prescelta per la nuova Zona industriale in località San Quirino-Ponte d'Adige risulta ben adatta perché prossima alla stazione ferroviaria e pianeggiante oltre che costituita da terreni di non elevato valore, liberi di costruzioni rurali. Siccome però la zona è prossima a quella degli Ospedali, è da consigliare che vi vengano impiantate solo industrie non rumorose e senza esalazioni nocive»¹¹⁸.

Ancora «6. Il progetto di massima della fognatura è stato ritenuto meritevole di approvazione dal Consiglio Superiore di Sanità, ma non è allegato agli Atti». Per quanto riguardava la spesa e l'attuazione procedurale

«si confermano le conclusioni favorevoli ... nei riguardi degli schemi del Decreto di approvazione del Piano regolatore e delle Norme per l'attuazione; e si conferma pure l'attendibilità della spesa prevista. Opportuna appare poi la scelta da parte del Piano regolatore da attuare in primo tempo e per la quale è stato presentato apposito Piano particolareggiato ... con spesa complessiva [preventivata per] le opere stradali e per gli annessi servizi pubblici. Anche il termine di 15 anni per l'attuazione di questo Piano particolareggiato appare congruo in relazione alla mole e alle difficoltà delle opere da eseguire ... È dunque

da approvarsi il Piano regolatore di massima della città di Bolzano redatto da quell'Ufficio comunale ed è anche da approvare il Piano particolareggiato per la zona di prima attuazione».

Comunque

«l'Assemblea riconobbe che il progetto era stato studiato con larga visione delle nuove necessità della città diventata Capoluogo di Provincia. Con esso si realizzava un razionale allacciamento della viabilità interna, un conveniente ampliamento della zona di Gries ed un adatto collegamento tra la parte vecchia e quella nuova della città. Ebbe però a fare le seguenti osservazioni: 1. Che la sistemazione della nuova Piazza del Mercato, ideata per l'accesso da Trento, allo sbocco del ponte Loreto risultava artificiosa nei riguardi degli innesti con le strade laterali. Conveniva quindi che questo nodo fosse ristudiato in modo da non rendere indiretta la comunicazione tra la via del Mercato e il ponte Loreto»¹¹⁹.

La prescrizione, visto il ribaltamento dell'orientamento politico della città (da città austriaca volta a Nord, a centro italiano volto verso Sud) risultava dunque particolarmente importante. Ancora e con motivi estremamente puntuali che andavano dagli 'innesti visivi', alla distribuzione del traffico, fino ai criteri della Zonizzazione (specie in previsioni di eventi bellici) veniva notato che

«2. Il termine del Viale della Vittoria verso la piazza Grande Italia appariva poco felice, sia nei riguardi della visuale terminale, che sarebbe intristita in piccole casupole disordinate; sia nei riguardi delle comunicazioni che sarebbero risultate oblique e artificiosamente indirizzate. Veniva suggerito di studiare una prosecuzione rettilinea o quasi, la quale avrebbe potuto felicemente condurre ad innestare la strada presso la Piazza del Mercato con la nuova arteria tracciata nella zona di San Maurizio; 3. Che sulla stessa zona della Vittoria l'ingresso della via Merano-Mendola risultava alquanto artificio e doveva essere reso più diretto ed evidente con il dare continuità alla penetrazione, collegandola direttamente alla Piazza della Vittoria; 4. Che oltre alla prescelta Zona industriale convenisse crearne altre con la stessa destinazione per rispondere al criterio vigente di non accentrare la Zona industriale in uno stesso luogo per evidenti ragioni delle offese aeree»¹²⁰.

Eminentemente derivata dalle indicazioni di Gu-

118 "Verbale" dell'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ...", cit.

119 "Verbale" dell'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ...", cit.

120 "Verbale" dell'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ...", cit.

stavo Giovannoni l'attenzione per l'antico centro specie con l'adozione del sistema del «Diradamento»¹²¹, che veniva ribadito dopo le prescrizioni già fornite nel 1937. Per quanto riguardava poi le infrastrutture

«l'Assemblea nei riguardi delle fognature richiese che previsioni fatte con il progetto di massima fossero integrate con uno studio di dettaglio della fognatura urbana da esaminarsi in separata sede. 7. Si avvertiva che anche nei Piani particolareggiati era opportuno prevedere la costruzione di adeguati ricoveri antiaerei».

Dunque

«si rilevava che in merito agli schemi del Regio Decreto di approvazione del Piano e della Norme per la sua attuazione, non vi erano rilievi da fare, corrispondendo essi a quelli analoghi adottati per le altre città. E che il preventivo delle spese, quantunque di larga massima, poteva ritenersi attendibile in relazione alle attuali condizioni del mercato. Infine notava che durante la pubblicazione degli atti non era stato presentato alcun ricorso e che il termine di 10 anni, richiesto per la esecuzione del Piano di pronta esecuzione, appariva ammissibile».

6. La delicatissima questione dell'antico centro storico di Bolzano e le cautele impositive di Gustavo Giovannoni: conservazione e diradamento

Nel 1936, il Direttore del Genio Civile di Bolzano, l'ingegner Armando Luppis, compiva una valutazione complessivamente positiva del progetto di Piano Regolatore Generale presentato dal Comune di Bolzano al suo Ente per l'approvazione, e per le questioni riferite all'antico centro notava che

«via Conciapelli costituisce una delle peggiori arterie cittadine: il suo risanamento è urgente e indeferibile ... Quanto alle opere di risanamento è stato approntato un studio particolareggiato, che si riferisce specialmente al miglioramento della via dei Portici, della via Goethe, della via del Museo e della via Conciapelli; studio che si connette a quello per migliorare il problema della viabilità ... L'opera di risanamento viene ottenuta con l'abbattimento di numerosi stabili spesso labenti ed indecorosi, rispettando gli stabili dichiarati Monumenti nazionali, conservando alle strade, per quanto è possibile, il loro carattere primitivo e valorizzando, infine, con opportune demolizioni, gli edifici di maggiore importanza,

quali la storica sede della Camera di Commercio, la quattrocentesca Chiesa dei Domenicani, il Palazzo Campofranco, la caratteristica chiesetta di San Giovanni e altri edifici minori»¹²².

C'era una 'scusante':

«per quanto possa da alcuni deplorarsi l'uso alquanto spinto del piccone, le disastrose ed anti igieniche attuali condizioni di alcune zone della città – veri focolai di malattie infettive come la tubercolosi che si diffondono facilmente tra gli abitanti di case malsane senza mai sole e senza aria – impongono più che consigliano l'uso del piccone stesso, per portare in quelle zone infette lo splendore del sole e la salubrità dell'aria ... Tale opera di risanamento porterà ad un onere finanziario non indifferente che però potrà essere notevolmente ridotto dichiarando inabitabili le case in peggiori condizioni statiche ed igieniche, applicando per ciò che concerne la espropriazione di alcuni immobili la “Legge Napoli”, eliminando le aree di risulta ove ciò sia possibile ed infine applicando un contributo di miglioria ai proprietari degli stabili valorizzati e migliorati a seguito delle opere progettate».

Di ben altro avviso era invece Gustavo Giovannoni, che sedeva addirittura come “Relatore del Piano di Bolzano” nel Consiglio Superiore delle Opere Pubbliche del Ministero: nonostante l'approvazione del Direttore del Genio bolzanino, egli faceva imporre ai Tecnici comunali una visione ben più conservativa. Non si trattava, evidentemente, di adottare principi di “Urbanistica nazionalista” anti-tedeschi (nell'antico centro si concentrava infatti l'originaria popolazione tedesca di Bolzano; ma nessun provvedimento di sfollamento si intendeva adottare); ma solo di puntare a conservare le caratteristiche dell'antico nucleo mercantile, la cui più importante connotazione morfologica era appunto quella fornita dai vecchi porticati della via dei Portici e dal denso tessuto circostante ad essa.

Era Giovannoni che, come Relatore del nuovo Piano presso l'Assemblea del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, faceva inserire nel “Verbale” di valutazione la clausola che

«g. per quanto riguarda la sistemazione interna cittadina, non appare assolutamente la necessità dell'allargamento della Via dei Portici e della conseguente distruzione della così caratteristica località, di cui una lettera di S.E. il Ministro dell'Educazione Nazionale segnala l'alta importanza; mentre che le ragioni della viabilità potrebbero

121 “Verbale” dell'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ..., cit.

122 “Relazione” dell'ingegnere Capo del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis del 22 aprile 1936 ..., cit., f.11.

ugualmente essere soddisfatte da un tracciato di una nuova via intermedia tra la detta Via dei Portici e la piazza Vittorio Emanuele; la quale via avrebbe, sulla soluzione proposta, il vantaggio di essere assai più vicina al Centro cittadino. Nell'indicare la opportunità di questa variante, si propone, tuttavia, di proporre come tema di studio, il risanamento igienico con ritocchi eseguiti all'interno degli isolati, sia degli edifici prospicienti su Via dei Portici che negli altri della zona; il quale sistema di miglioramento e di diradamento risulta più efficace di quello ottenuto con l'ampliamento di vie di traffico»¹²³.

La prescrizione del «diradamento» era tipicamente giovannoniana e, chiamando in causa prescrizioni e dibattiti ben presenti nella Cultura urbanistica nazionale, si poneva in netta opposizione concettuale e metodologica rispetto alla iniziale indicazione di Piano, dove si prevedeva «l'abbattimento di numerosi stabili spesso labenti ed indecorosi» e «l'allargamento di via dei Portici», poiché, come sottolineava anche il Direttore del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis si trattava di «una via, scura e malsana, lungo la quale si trovano i fondaci ed i negozi dei commercianti»¹²⁴. Del resto, nell'aprile del 1937, anche il Ministero dell'Educazione Nazionale aveva avanzato le proprie, prime, perplessità in riferimento alle proposte «demolitorie» del Piano:

«ho preso in esame il progetto per il Piano regolatore di Bolzano e considerate le ragioni d'ordine politico che lo hanno determinato, lo approvo in linea di massima, raccomandando in pari tempo che il previsto allargamento di via dei Portici venga studiato accuratamente nel progetto esecutivo»¹²⁵.

Ancora nel 1939 il Consiglio dei Lavori Pubblici – sempre sotto il coordinamento di Gustavo Giovannoni – ribadiva esattamente con le stesse parole quanto già puntualizzato nel 1937 ed, evidentemente, recepito solo in parte dai Tecnici comunali:

«5. che, per quanto riguardava la sistemazione interna cittadina, non appare assolutamente la

necessità dell'allargamento della Via dei Portici e della conseguente distruzione della così caratteristica località, di cui una lettera di S.E. il Ministro dell'Educazione Nazionale segnalava l'alta importanza; tanto più che le ragioni della Viabilità avrebbero potuto essere ugualmente soddisfatte da una nuova via intermedia tra la detta Via dei Portici e la piazza Vittorio Emanuele, la quale via avrebbe, sulla soluzione proposta, avere il vantaggio di essere assai più vicina al Centro cittadino. Nell'indicare la opportunità di questa variante, l'Assemblea propone, come tema di studio, il risanamento igienico con ritocchi eseguiti all'interno degli isolati, sia degli edifici prospicienti su Via dei Portici che negli altri della zona; il quale sistema di miglioramento e di diradamento risultava più efficace di quello ottenuto con l'ampliamento di vie del traffico»¹²⁶.

Laddove «miglioramento e di diradamento» erano, appunto, categorie decisamente giovannoniane mentre la prassi anti-demolitoria stentava ad entrare nella mentalità dei Tecnici comunali. Alla fine, però, le decisioni relative all'antico centro urbano, espresse sempre dal Consiglio dei Lavori Pubblici nel quale sedeva Giovannoni, risultavano vincenti poiché

«5. il Comune infine ha abbandonata la proposta di sistemare e allargare la Via dei Portici e ha adottato una soluzione che corrisponde a quella suggerita da questa Assemblea»¹²⁷,

e cioè l'apertura di una nuova via parallela e il «diradamento» giovannoniano per l'antico tessuto, seppur con una serie di distinguo. Nella «Relazione» di accompagnamento all'ultima versione del Piano, del dicembre del 1939, si leggeva infatti che

«è apparso un compito difficile toccare a fondo un organismo tanto delicato e di così caratteristica costituzione ambientale. Le opere previste sono di due distinte categorie: 1. di facilitazione del traffico; 2. e di risanamento. Queste ultime, se pure accennano a un parziale diradamento, si ritiene possano essere sufficienti a ridare ossigeno e vita ai più importanti gangli cittadini. Si è avuto cura di operare cautamente nel nucleo cittadino, tutta-

123 «Verbale» dell'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Ministero LL.PP. Relatori «Giovannoni, Petraggiani e Faccenda», del 15 novembre 1937, prot.1947, in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. «Bolzano, Piano Regolatore e di ampliamento. Piano particolareggiato della zona di immediata esecuzione».

124 «Relazione» dell'ingegnere Capo del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis del 22 aprile 1936 in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. «Bolzano, vecchio Piano Regolatore».

125 Missiva del Ministro dell'Educazione Nazionale al Prefetto di Bolzano del 29 aprile 1937, prot.3727 in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. «Bolzano, vecchio Piano Regolatore».

126 «Verbale» dell'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Ministero LL.PP. Relatori «Giovannoni, Petraggiani e Faccenda», del 14 ottobre 1939, prot.2144, in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. «Bolzano, vecchio Piano Regolatore».

127 «Verbale» dell'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Ministero LL.PP. Relatori «Giovannoni, Petraggiani e Faccenda», del 14 ottobre 1939 ... cit.

via qualche sacrificio è stato necessario tanto per la sistemazione della viabilità, che per le opere di risanamento; inderogabili le une e le altre. Atti di coraggio e di fede, fattori ideali di un Piano regolatore, qualche volta sono necessari al superamento del brano di colore o del motivo, nel superiore interesse»¹²⁸.

Dunque le previsioni si riassumevano in «risanamento; viabilità; opere di liberazione». Per quanto riguardava le “Opere di risanamento”,

«il Piano regolatore accenna ad opere di risanamento che possono essere meglio definite in uno studio di secondo grado. Il problema non si presenta arduo nei riguardi tecnici. La soluzione non potrebbe essere unica, bensì multiple. Si accenna al diradamento organico del complesso tra le vie dei Portici, via dei Carrettai, via Argentieri e via Vintola. Abbattimento saltuario negli edifici di maggiore profondità, creazione di ampi cortili e costruzione di nuovi corpi protendenti negli spazi nuovi»¹²⁹.

Per la viabilità

«per la congiunzione del Foro della Vittoria con l'accesso dal Brennero si è seguito il logico tracciato attuale, che attraversa il nucleo cittadino con la via dei Portici sino al ponte Claudio Augusto ... Il tracciato proposto obbedisce alla naturale corrente, rappresenta la soluzione più semplice, decide il risanamento della plaga centrale, nucleo infetto e focolaio di tubercolosi, valorizza il tratto più importate della strada tra piazza delle Erbe e piazza Municipio, permettendo tra l'altro, con la creazione della Piazzetta intermedia, la visione completa del Palazzo della Mercanzia (sede del Consiglio Provinciale dell'Economia), gioiello di architettura veneta del XVII secolo ... Saggezza, equilibrio, discrezione, ove occorra mimetismo stilistico dovranno sovraintendere a quest'opera, intesa a raccordare con abilità l'ambiente ricco di colore con le esigenze della vita urgente. La nuova arteria dovrebbe conservare l'attuale destinazione commerciale e artigiana. In derivazione a questa strada si è previsto l'allargamento della

via Conciapelli, impraticabile, di poca importanza economica, di nessun valore paesaggistico. La derivazione consente di giungere dall'accesso del Brennero direttamente nella piazza Vittorio Emanuele [del Duomo] attraverso una piazzetta ricavata senza apprezzabili sacrifici edilizi»¹³⁰.

Ma oltre all'arteria principale vi era

«il quartiere San Giovanni ove l'opera del piccone è più che mai necessaria, che viene sistemato con un allacciamento tra via San Giovanni e la nuova arteria ... mettendo in rilievo la chiesetta medievale di San Giovanni opportunamente isolata dalle catapecchie circostanti ... Si è poi considerata l'apertura di un nuovo tronco stradale tra piazza Garibaldi e via Francesco Crispi ... che risolve un necessario problema del traffico nella sua qualità di radiale ... scaricando la via del Littorio ... mentre a Sud della piazza Vittorio Emanuele III [è contemplata] l'apertura di una via di 20 metri di larghezza, attraversante l'attuale area del Vecchio cimitero fino alla sistemata piazza del Mercato ... con la creazione di un vasto quartiere destinato particolarmente al turismo».

Per quanto riguardava la «liberazione» di Monumenti nell'antico tessuto, si prevedeva quella

«del prospetto principale del Palazzo Mercantile e della chiesetta di San Giovanni; opera notevole è la prevista liberazione della chiesa dei Domenicani. La chiesa con la facciata incompleta o molto alterata, già valorizzata dalla sistemazione della piazza omonima, richiede di essere liberata ed isolata per quanto riguarda l'abside. Il sacro edificio, in corso di restauro, opera di altissimo interesse storico e architettonico, vale bene la demolizione di qualche insignificante casetta che ne maschera la vista. La liberazione dell'abside – la parte più rappresentativa – elimina la strettoia di via Cappuccini e consente l'allacciamento tra piazza Cappuccini e via Carducci»¹³¹.

Una messa in valore monumentale che si connetteva strettamente con la valorizzazione urbana del Diradamento giovannoniano.

128 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939: “Piano regolatore: Criteri generali” in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. “Bolzano, Piano Regolatore e di ampliamento. Piano particolareggiato della zona di immediata esecuzione”, ff.12-13.

129 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., ff.23-24.

130 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., ff.24-25.

131 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., f.27. Ricordava Ettore Tolomei già in precedenza che per i lavori di restauro della chiesa di San Domenico a Bolzano «nella parte presbiteriale si stanno ripristinando le finestre antiche e consolidando gli stucchi barocchi ... si è avuto lo scoprimento totale del più grande complesso pittorico di Bolzano ... coperto dal vandalico scialbo dei tempi austriaci ... Affreschi che si giudicano opera della Scuola riminese del Trecento»: in E.TOLOMEI, *Antichità e Belle Arti*, «Archivio per l'Alto Adige», XXIX, 1934, pp.947-948. Da ultimo A. DE MARCHI, *Illusionismo nordico e spazialità giottesca a Bolzano, in Trecento. Pittori gotici a Bolzano*, Catalogo della Mostra, a cura di A.De Marchi, T. Franco e S. Spada Pintarelli, Bolzano, 2000, pp.15-26.

7. *La nuova Zona industriale e i nuovi insediamenti operai: sviluppo economico e Italianità*

Nel 1934 Ettore Tolomei segnalava, con molta enfasi, ma con pochi dettagli, "Per lo sviluppo industriale di Bolzano":

«nella sollecitudine per lo sviluppo della grande Bolzano d'Italia il Governo fascista ha promosso una Legge speciale che favorisce con agevolazioni straordinarie l'impianto di nuove attività industriali intorno alla città capoluogo dell'Alto Adige. Questa Legge riveste un alto significato: avrà la grande portata e le felici conseguenze ch'è facile immaginare»¹³².

Lo stesso Senatore si era speso in Senato, con una Relazione e un Discorso del 13 dicembre del 1934

«per porre bene in luce che la fondazione di detta Zona sarà tra i provvedimenti con i quali il Governo fascista vien immettendo nella vita nazionale le terre di frontiera, in particolare ... per il nuovo incremento alla città di Bolzano. Bolzano nuova, Bolzano grande, Bolzano italianissima è una vera e tipica creazione del Governo fascista ... e accanto all'agraria, al commercio e alle virtù impellenti dell'alta Cultura si schierano ora le risorse dell'Industria ... Nella progressiva realizzazione della Zona industriale già partecipano le "Acciaierie e Ferriere lombarde", la "Fiat", la "Lancia", la "Montecatini", la "Casa Feltrinelli" ... sono in lavoro i raccordi ferroviari, i canali, le case operaie»¹³³.

Eppure anche Tolomei non poteva non registrare il fatto che

«qualcuno obiettò che la creazione di zone industriali offende la bellezza alpina e rarefa le culture dei frutteti. Sono esagerazioni. Tutt'insieme, nella piana di Bolzano sono stati sinora occupati 30 ettari»¹³⁴.

L'intervento veniva reso noto al Pubblico degli Urbanisti. Ai primi del 1935 era la volta della segnalazione del "Piano particolareggiato" della

nuova "Zona industriale" dalle pagine di «Urbanistica»:

«Creazione della zona industriale. Il 12 aprile è entrato in vigore il "Decreto Legge" 7 marzo 1935 relativo alla creazione di una zona industriale nella città di Bolzano, secondo il relativo progetto compreso nel "Piano regolatore". Il Comune procederà ora all'esproprio di tutti i terreni ed edifici compresi nella zona in cui sorgeranno in breve numerosi stabilimenti industriali, secondo le norme stabilite dal Decreto stesso. Non vi è bisogno d'illustrare l'importanza di questa realizzazione del Regime, che crea ai confini della Patria un altro poderoso elemento di progresso e di sicurezza»¹³⁵.

dove sembrava di sentir riecheggiare le parole di Ettore Tolomei. E, nell'immediato

«La costruzione di un primo lotto di case popolari nella zona industriale. Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto dell'"Istituto per le case economiche e popolari di Bolzano" per la costruzione di un primo lotto di case popolari, destinate agli operai che saranno impiegato nei nuovi stabilimenti industriale [il rione del Littorio]. Il progetto prevede la costruzione di sette fabbricati, per un totale di 300 appartamenti e una spesa di lire 4 milioni e mezzo. I lavori saranno subito iniziati. È già in corso di progettazione un secondo lotto di altri sette fabbricati simili, che sarà al più presto inviato all'approvazione»¹³⁶.

Il 20 dicembre 1936 la nuova Zona industriale veniva ufficialmente inaugurata e presto un gran numero di operai vi trovava lavoro, tra essi moltissimi erano ex agricoltori immigrati dal Trentino, dal Veneto e dal Friuli. Bolzano era così avviata a vedere un notevole incremento della propria popolazione ora prevalentemente italoфона. Si trattava di inserire quelle previsioni all'interno della più vasta prescrizione del Piano Regolatore Generale della città.

Nel momento in cui il Piano Regolatore generale della città veniva presentato al Genio Civile per l'approvazione prima di passare al Ministero dei Lavori Pubblici, il Direttore notava che

132 E. TOLOMEI, *Lo sviluppo industriale di Bolzano*, «Archivio per l'Alto Adige», XXIX, 1934, p.935.

133 In E. TOLOMEI, *Movimento dell'industria*, «Archivio per l'Alto Adige», XXX, 1935, pp.778-779. Si veda anche per la Zona industriale bolzanina: R. PETRI, *La frontiera industriale. Territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno*, Milano, 1990 (pp. 131-159 sulla zona industriale di Bolzano). Per l'impianto della "Industria Allumini": F. MIORI, *Lo stabilimento di Bolzano dell'Industria Nazionale Alluminio*, in *Il tempo delle fabbriche. Alumix: archeologia industriale a Bolzano*, a cura dell'associazione La Fabbrica del Tempo, Bolzano 2000, pp. 111-132.

134 E. TOLOMEI, *L'industria*, «Archivio per l'Alto Adige», XXXI, 1936, p.669. C'era poi il paradosso per Tolomei «che la Zona industriale di Bolzano tocchi quasi il confine attuale della provincia atestina. Questo confine sfiora Laives, che è già suburbio del Capoluogo, quando dista 60 km da Capoluogo della Provincia trentina»: E. TOLOMEI, *Restituire a Bolzano la sua valle*, «Archivio per l'Alto Adige», XXXI, 1936, p.642.

135 [V.Civico], *Notiziario urbanistico. Bolzano*, «Urbanistica» (Roma), 3, maggio-giugno, 1935, p.180.

136 [V.Civico], *Notiziario urbanistico. Bolzano*, «Urbanistica» (Roma), 4, luglio-agosto, 1935, p.266.

«poco è da riferire in merito alla Zona industriale, la cui ubicazione è stata scelta seguendo speciali criteri che riguardano la vicinanza della ferrovia (trasporti), il costo dei terreni, che doveva essere necessariamente limitato, e la necessità di evitare il pericolo che il fumo e le esalazioni nocive invadessero l'abitato di Bolzano ... Così essa, sulla base del Regio Decreto Legge 7 marzo 1937 n.234, comprende un'area di 138 ettari ed è previsto un ampliamento di altri 172 ettari a seconda dell'eventuale sviluppo delle industrie»¹³⁷.

Parallelamente alla nascita dell'insediamento industriale, venivano previste anche le prime residenze operaie, a carattere intensivo, inserite nel cosiddetto “Quartiere del Littorio” (dall'attuale piazza Matteotti verso l'Isarco), dove vennero costruiti nel 1935 i primi edifici abitativi a carattere ‘cittadino’ (solo nel 1960 il rione venne però dotato di una chiesa, dedicata alla Madonna Regina Pacis). Nonostante la Zona fosse divenuta un vero e proprio vanto ‘turistico’¹³⁸, le vicende per la determinazione e la delimitazione dell'area erano state però complesse.

Il Piano, nella sua versione del 1935, individuava un'area specifica, ma nel 1937 l'Assemblea del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici richiedeva un'ulteriore, apposita, riflessione sulla ‘politica di individuazione’ (nonostante molti lavori di insediamento delle unità produttive fossero già partiti). In particolare si suggeriva

«4. che oltre alla prescelta Zona industriale convenisse crearne altre con la stessa destinazione per rispondere al criterio vigente di non accentrare a Zona industriale in uno stesso luogo per evidenti ragioni delle offese aeree»¹³⁹.

Il Genio Civile, chiamato a ‘mediare’ tra il Comune e il Ministero, ribadiva l'ottica ministeriale di un decentramento industriale rispetto ad una Zonizzazione concentrata, certo utile dal punto di vista del risparmio infrastrutturale ed energetico, ma inadatta per la sua ‘difendibilità’:

«questo Ufficio si limita far rilevare che, oltre alla Zona industriale, esiste un'altra Zona per le piccole industrie nei Piani di Bolzano e conviene circa la difficoltà di creare nuove zone. Peraltro,

in ottemperanza alle disposizioni ministeriali, si invita il Comune di Bolzano ad esaminare più attentamente la questione, per ottenere nuovi centri industriali. Specialmente adatta apparirebbe la zona Laives-Agruzzo facilmente raccordabile alla rete ferroviaria; e per industrie non rumorose, la zona di San Maurizio situata nelle immediate vicinanze della ferrovia Bolzano-Merano»¹⁴⁰.

Nel 1939, il rinnovato giudizio dell'Assemblea del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici prendeva atto delle decisioni del Comune (glissando sul problema accentramento/decentramento), ma notando come

«4. L'area prescelta per la nuova Zona industriale in località San Quirino-Ponte d'Adige risulta ben adatta perché prossima alla stazione ferroviaria e pianeggiante oltre che costituita da terreni di non elevato valore, liberi di costruzioni rurali. Siccome però la zona è prossima a quella degli Ospedali, è da consigliare che vi vengano impiantate solo industrie non rumorose e senza esalazioni nocive»¹⁴¹.

Nella “Relazione” che nel 1939 accompagnava la proposta conclusiva di Piano, in merito alla Zona industriale, che era stata destinata ad Agruzzo, si sottolineava che

«lontano dal centro abitato e specialmente dalla zona estensiva, separata dal fiume Isarco e senza pericolo che i fumi nocivi invadano l'abitato, la zona dell'Agruzzo ottimamente si presta al collocamento delle industrie maggiori. Il vasto settore è racchiuso a Mezzodì del limite Nord del campo di aviazione, ad Est della ferrovia Trento-Bolzano e ad Ovest dell'Isarco. La Zona Industriale è necessariamente collegata sia al centro cittadino, che ai nuovi quartieri periferici, da un'ampia rete stradale di facile comunicazione. Gli edifici industriali prospetteranno sulle strade maggiori, mentre nell'interno degli appezzamenti, troveranno posto i magazzini, gli stabilimenti, le officine. Nel complesso, una vasta zona è stata destinata anche ai campi da gioco con giardini, vi è previsto uno Stadium e uno stabilimento bagni. Non si ritiene invece di dover ammettere

137 “Relazione” dell'ingegnere Capo del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis del 22 aprile 1936 ..., cit., f.19.

138 EMILIO EMMER, *Bolzano e la nuova Zona industriale*, «Le vie d'Italia», 2, 1937, pp.120-125

139 “Verbale” dell'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Ministero LL.PP. Relatori “Giovannoni, Petraggiani e Faccenda”, del 14 ottobre 1939, prot.2144, in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. “Bolzano, vecchio Piano Regolatore”.

140 Missiva del Direttore del Genio Civile di Bolzano, A.Luppis, al Podestà del Comune di Bolzano, del 17 agosto 1938, prot.15726, in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. “Bolzano, vecchio Piano Regolatore”.

141 “Verbale” dell'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Ministero LL.PP. Relatori “Giovannoni, Petraggiani e Faccenda”, del 14 ottobre 1939, prot.2144, in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. “Bolzano, vecchio Piano Regolatore”.

la costruzione di abitazioni, oltre a quelle strettamente necessari per la sorveglianza, la direzione e gli uffici della zona. Un nuovo ponte unirà Oltrisarco a San Quirino e a Gries e un altro in prosecuzione del viale trasversale Est-Ovest allacerà Oltrisarco al centro rurale di San Maurizio e alla strada statale per Merano e Mendola ... In particolare, alcune opere pubbliche principali sono già eseguite, mentre altre sono in corso di lavoro ... Oltre agli stabilimenti in atto (Falk e Lancia) e a quelli che si sono già accostati al programma definito dal Capo del Governo, sarebbe opportuno facilitare l'istituzione di una Manifattura Tabacchi e di uno stabilimento per la preparazione della pasta di legno. La Zona industriale dichiarata di "Pubblica utilità" con Regio Decreto Legge n.234 del 7 marzo 1935 comprende un'area di circa 138 ettari ma è previsto ora un ampliamento di altri 172 ettari secondo un "Piano di massima"¹⁴².

E nella "Relazione" si sottolineava anche l'importante ruolo che al Senato aveva avuto Ettore Tolomei per l'approvazione dei vari provvedimenti per le industrie di Bolzano (nonostante il Senatore avesse previsto una estensione di «30 ettari»¹⁴³). Alla Disciplina urbanistica restava l'interrogativo della bontà della soluzione 'accentrata' rispetto a quella decentrata. Interessante anche il fatto che, a servizio delle industrie dell'area, venissero realizzati ulteriori, appositi quartieri di insediamento operaio, che contribuivano a cambiare la fisionomia residenziale della 'vecchia' Bolzano: dopo il rione "Littorio" (poi denominato "Novacella"), il nuovo insediamento "Dux" (ovvero "delle Semirurali" sulla base della tipologia edilizia lì impiegata; quartiere poi diventato "Don Bosco"),

«immediatamente oltre il fiume, sull'arteria Oltrisarco-Gries è già in costruzione il quartiere operaio, cui è annessa una scuola elementare completata da un asilo. In immediata prossimità del quartiere popolare è prevista la costruzione di un ambulatorio medico e di un ufficio postale»¹⁴⁴.

Quei rioni servivano, appunto, a ospitare soprattutto gli operai italiani delle nuove industrie dall'estate del 1935 poiché i posti nelle fabbriche erano sostanzialmente riservati ai regnicoli, escludendo la popolazione tedesca (che comunque aveva già occupazioni commerciali e soprattutto agrarie, come dimostra il fatto che molti Tedeschi rinunciarono a trasferirsi in Germania in occasione delle "Opzioni" nel 1939).

Se il rione "Littorio" presentava un'edilizia intensiva («cittadina»), invece il vicino rione "Dux" era costituito da case "Semirurali" che associavano all'abitazione un orto, del quale i residenti si sarebbero dovuti servire, secondo una visione corrente nella seconda metà degli anni Trenta, che puntava ad instaurare una virtuosa compenetrazione tra vita agricola e vita industriale¹⁴⁵ (un modello che in verità non ebbe piena attuazione, poiché in genere il livello economico minimo di ciascun nucleo familiare risultava garantito dal salario operaio e, più che dai margini di auto-sufficienza che avrebbe dovuto garantire l'orto di casa, da altre piccole entrate, come lavori saltuari di entrambi i coniugi. Ma quel modello restava comunque tipologicamente preciso)¹⁴⁶.

Dal punto di vista ideologico quella 'nuova' tipologia 'operaia e rurale' mostrava una assonanza con «la casa natale di Mussolini a Forlì»¹⁴⁷. Secondo la lettura odierna venivano così a realiz-

142 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., ff.48-49. Frattanto vi era stato, con la Legge 19 gennaio 1939 n.424 la «"Conversione in Legge del Regio Decreto Legge 28 aprile 1938 n.843" con il quale si concede una anticipazione di lire 3.000.000 al Comune di Bolzano per i lavori di sistemazione della Zona industriale» (provvedimento ricordato anche nell'allegato "Diritto urbanistico", a cura di G.Borrelli de Andreis, «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1939, nr.169, p.LXIII. Il provvedimento del 1938 era già stato edito nell'allegato "Diritto urbanistico", a cura di G.Borrelli de Andreis, «Urbanistica», 5, settembre-ottobre, 1938, nr.65, p.XXIX).

143 TOLOMEI, *L'industria* ..., cit., p.669.

144 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., ff.48-49.

145 Cfr. E. MARCELLI, *La parrocchia San Giovanni Bosco nel rione delle "Semirurali"*, Bolzano, 1994; IDEM, *Semirurali, per non dimenticare*, Bolzano, 1995; F.MIORI, *Oltrisarco. Ricostruzione storica ed economia dello sviluppo di un quartiere di Bolzano*, Brunico, 1998; E.MARCELLI, *La città operaia*, Bolzano, 2001. Ma si vedano soprattutto i saggi in *Semirurali e dintorni*, a cura del "Gruppo di Lavoro per le Semirurali", Catalogo della Mostra, Bolzano, 2014.

146 Considerato, semplicemente, adottato «per alleviare un po' lo choc dovuto a questi cambiamenti ... poiché i nuovi operai italiani erano ex agricoltori» (A.ZOEGGELER, *Cenni di storia delle tipologie architettoniche di Bolzano*, «Turrisbabel. Rivista dell'Ordine degli Architetti di Bolzano», 64, novembre, 2004, p.12), quel modello derivava in verità da precise riflessioni teoriche internazionali che gli Urbanisti raccolti attorno alla rivista «Urbanistica» e all'Istituto Nazionale Urbanistica avevano declinato secondo la realtà italiana. Si veda, da ultimo al proposito, il mio F.CANALI, «*Borghi semirurali per la residenza operaia: modelli di «Centri minori» («Borgate»/«Quartieri periferici semi-autonomi», «Villaggi») nei paradigmi internazionali della rivista "Urbanistica" (1933-1942). Il problema dell'Urbanesimo e dei «borghi semiautonomi dalle città»: gli esempi inglesi («Garden Cities»), tedeschi («Siedlungen»), nord americani («Greenbelt Towns»)», francesi e i «Piani regolatori che rappresentano un riuscito esempio di sana Urbanistica moderna» nella riflessione di Giorgio Rigotti, Luigi Dodi, Vincenzo Civico e Armando Melis, in *Modelli di città, di «borghi di fondazione italiani» in Italia, nel Mediterraneo e in Oltremare*, a cura di F.Canali, «ASUP-Annali di Storia dell'Urbanistica e del Paesaggio dell'Università di Firenze», 1, 2013 (ma 2015), pp.8-47.*

147 ZOEGGELER, *Cenni di storia delle tipologie architettoniche* ..., cit.

zarsi, grazie alla zonizzazione, una sorta di ghetti, perché gli operai «venivano segregati e ghettizzati lontano dal centro e dalla “Bolzano-bene”, perché con il ponte Roma e il ponte Resia non avrebbero nemmeno dovuto avvicinarsi al centro per andare alle fabbriche»¹⁴⁸. In verità, erano i migliori intenti – internazionalmente adottati – di organizzazione e razionalizzazione dello spazio urbano per la residenza dei lavoratori, che finivano per trasformarsi in provvedimenti di esclusione ... Su «Urbanistica», Annibale e Giorgio Rigotti riassumevano un saggio pubblicato sulla rivista bolzanina «Atesia Augusta» dedicato proprio alle Semirurali. Il valore era, ovviamente, quello di ‘modello’ anche per altre realtà urbane e industriali:

«l’”Istituto Fascista Autonomo per le Case Popolari” ha fatto sorgere a Bolzano un intero rione (il rione “Dux”) costituito da case semirurali, che stanno cioè fra la casa popolare cittadina e la casa tipo poderale delle campagne. Il rione si estende in una posizione assolata e al riparo di venti freddi a Mezzogiorno del nucleo cittadino, sulla destra dell’Isarco, dirimpetto alla Zona industriale. Il complesso conta 228 casette distribuite su una superficie di oltre 20 ettari, con un totale di 808 appartamenti con 2152 vani utili che ospitano una popolazione di circa 4000 abitanti. Il borgo è dotato di botteghe e sono in costruzione la chiesa, la scuola elementare e la casa della G.I.L.; i pubblici servizi, eseguiti dal Municipio, comprendono acqua potabile, fognatura, illuminazione elettrica. I costi totali si aggirano su una media di 25.370 lire per appartamento. Nella costruzione si è ridotto l’impiego del Ferro al minimo sì che per ogni appartamento ne occorsero in media meno di ql 3.5»¹⁴⁹.

In clima autarchico, dal punto di vista tipologico

«392 appartamenti hanno due vani utili, 352 tre, 64 quattro, ed i tipi variano in modo da adattare più casette alle esigenze del terreno. Tutti gli appartamenti sono completi di focolare economico a legna, forno e scaldacqua, di una o due stufe in maiolica. AD ogni appartamento è annesso un orto di superficie proporzionata ai vani utili dell’alloggio e cioè da un minimo di mq 94 ad un massimo di mq 180 con una media di mq 110. Nel primo anno di coltivazione e per i primi 340 appartamenti si ottenne una produzione media di kg 40 di insalate varie, 100 di fagioli, 120 di patate, 80 di piselli, 50 di cavoli, 160 di pomodori, 20 di

cipolle, 30 di peperoni e melanzane, 20 di ravanelli e 40 di carote, con un reddito medio annuo per famiglia di lire 800, a cui va aggiunto quello degli animali da cortile valutabile a lire 200. Questo reddito si avvicina al costo annuo dell’affitto. Infatti esso – calcolato in base alle condizioni di mutuo – oscilla fra le 89 e le 96 lire mensili per gli appartamenti a due vani; tra lire 113 e 115 per quelli a tre; e tra lire 160 e 170 per quelli a quattro vani, non superando così mai la media delle lire 30-34 per vano-mese valutando come un vano anche i locali di servizio e l’orto».

Non si trattava solo di Urbanistica e di Architettura, ma, soprattutto, di una visione della Società. Che negli anni Ottanta, con l’abbattimento del rione è stata cancellata quasi *in toto*, perché ormai anacronistica.

8. Il nuovo Piano regolatore e la vocazione turistica di Bolzano tra prospettive e delusione pianificatoria

Già nel 1936, quando la procedura di approvazione ministeriale del nuovo Piano Regolatore Generale si avviava a essere definita (anche se affatto completata), la situazione di partenza di «Bolzano tedesca» veniva puntualizzata, anche per quanto riguardava il Turismo, dal Direttore del Genio Civile della città:

«la città prima dell’occupazione italiana costituiva già il più importante centro della regione Alto Atesina, tanto per effetto dello sviluppo dei traffici e dei commerci locali, quanto per effetto dello sviluppo del Turismo, che costituiva e costituisce oggi un importante elemento dell’economia del paese. Ciò dipende dalla configurazione geografica della regione, costituita da numerose e profonde vallate ricche di acqua e di vegetazione arborea, che da Bolzano si diramano a Nord verso i pittoreschi valichi alpini ... Fu a seguito dell’occupazione italiana che la città vide accrescere improvvisamente la propria importanza divenendo centro considerevole di movimento turistico e commerciale, sia per la grande efficienza che lo Stato ha dato ai luoghi di soggiorno, arricchendoli delle comodità più gradite al forestiero e di numerose vie di comunicazione»¹⁵⁰.

Non è un caso che già nella “Relazione” di accompagnamento al Piano, del 1935, si prevedessero

«nel nuovo Foro della Vittoria ... della prossima

148 ZOEGGELER, *Cenni di storia delle tipologie architettoniche ...*, cit.

149 *Case semirurali a Bolzano*. “Il rione ‘Dux’ delle case semirurali”, in “Atesia Augusta” (Bolzano), maggio, 1940, pp.49-51, in «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1940, pp.155-156. Ancora: V.CIVICO, *Notiziario urbanistico. Bolzano. Lo sviluppo del rione “Dux”*, «Urbanistica», 2, marzo-aprile, 1942, p.22.

150 “Relazione” dell’ingegnere Capo del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis del 22 aprile 1936 in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. “Bolzano, vecchio Piano Regolatore”.

Bolzano ... i corpi di fabbrica minori a lato dei palazzi del Governo e del Comune ... verso Talvera, sono destinati a costituire il centro dei servizi turistici della zona d'ampliamento»¹⁵¹,

destinando ai servizi turistici degli spazi facilmente raggiungibili e ampli nella nuova «Bolzano italiana». Inoltre

«Bolzano è un importante centro per il turismo e grande è il concorso dei forestieri che vi giungono dall'Italia e dall'Estero. È ovvio pertanto che si renda necessario migliorare l'aspetto della città specialmente nei punti che si presentano per primi allo sguardo dei turisti e dalla cui vista questi ricevono la prima impressione della città. Pertanto sembrano giustificati gli importanti lavori progettati per migliorare anzitutto l'accesso cittadino dalla strada di Trento e che consistono principalmente nella formazione di una piazza sulla sponda destra dell'Isarco utilizzando l'area di risulta, ottenuta mediante la demolizione di alcune case di nessun valore artistico e di scarso reddito, sostituendole con decorosi palazzi da adibire a sede degli Uffici turistici»¹⁵².

Se da Trento andava migliorato l'accesso a Bolzano in vista dell'arrivo dei turisti italiani, non era da trascurarsi però neppure

«l'accesso dal Brennero, importantissimo perché è la prima parte della città che appare al turista che giunge d'Oltralpe: esso viene migliorato sensibilmente sia con la costruzione del nuovo tronco stradale ... sia con la formazione di una piazza ... e con l'allargamento della via Conciapelli».

Come ricordava nel 1937 Mario Bertarelli in riferimento alle presenze turistiche in Italia nel 1933 sulla base dei «Bollettini» pubblicati dall'E.N.I.T.-Ente Nazionale Italiano per il Turismo», escludendo le Città d'Arte,

«tra le Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo, le più frequentate erano: Sanremo con 1.170.247 giornate di presenza, Viareggio con 1.093.717 giornate, Rimini con 1.046.315, Merano con 984.579, Riccione con 885.977, Montecatini con 617.579, Alassio con 539.191, Salsomaggiore con

524.823, Lido di Venezia con 339.805, Bolzano con 323.633, Cortina d'Ampezzo con 308.297, Abbazia con 301.163 giornate»¹⁵³.

Da quei dati risulta evidente come sommando Merano (4° posto nella classifica nazionale e che triplicava i valori di Bolzano) e Bolzano (10° posto) (anche senza considerare Cortina d'Ampezzo che solo 10 anni prima era stata unita alla Provincia di Belluno, staccandola da quella di Bolzano cui faceva riferimento fin dal 1511 essendo parte del Tirolo austriaco) si arrivava al 1° posto in tutta Italia con 1.308.212 giornate (si pensi che tutto il Veneto, comprendendo Cortina e il Lido di Venezia, non arrivava alla metà delle presenze in Alto Adige, mentre erano completamente assenti, nelle prime 12 posizioni, regioni come il vicino Friuli Venezia Giulia se non per la balneare Abbazia, la Lombardia, il Piemonte e la Valle d'Aosta).

Con la fine della Grade Guerra, del resto, si era registrata una notevole perdita di turisti dai paesi di lingua tedesca, ma a partire dal 1920 invece erano aumentati costantemente quelli italiani, tanto che a Ortisei, ad esempio, nel 1925 erano già stati raggiunti i livelli di presenze registrati prima del conflitto (mentre Cortina d'Ampezzo sarebbe divenuta durante il Regime una delle più importanti mete alpine italiane per il Turismo e gli sport invernali). Già nell'estate del 1920 nell'ex Sudtirolo venivano registrati circa 100.000 arrivi¹⁵⁴, incrementati anche dal cosiddetto «Turismo di Guerra», «che acquisì un'importanza chiave per il rilancio dell'economia europea in occasione delle due Guerre Mondiali, qualificandosi nello stesso tempo come un fenomeno culturale e politico che condensava i sentimenti collettivi, le aspirazioni nazionali, il dolore e le speranze della società europea coinvolta nel conflitto»¹⁵⁵. Del resto sottolineava anche Ettore Tolomei che

«le Statistiche del Regno mettono l'Alto Adige al 1° posto del movimento turistico ... E Merano, con quasi 100.000 ospiti nel 1932 (con più di 1.000.000 di giornate di presenze) è la stazione climatica più ricca e frequentata del Regno ... seguita in ordine decrescente da Viareggio, San Remo, Venezia, Firenze, Palermo, Riccione, Rimini, Montecatini»¹⁵⁶.

151 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del novembre 1935 ..., cit.

152 «Relazione» dell'ingegnere Capo del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis del 22 aprile 1936 ..., cit., f.10.

153 M.BERTARELLI, *Turismo* in *Enciclopedia Italiana*, Roma, 1937, ad vocem.

154 ANGELO MARIOTTI, *L'industria del forestiero in Italia*, Bologna, 1923, p.32.

155 In E.TIZZONI, «*Turismo di guerra*», «*Turismo di pace*»: sguardi incrociati su Italia e Francia, «*Diacronie. Studi di Storia contemporanea*», 15, 3, 2013 in *diacronie.revues.org*, consultato nel settembre 2016. Cfr. anche M. BOYER, *Les Alpes et le Tourisme*, «*Histoire des Alpes*», 9, 2004, pp. 19-30; L.TISSOT, *From Alpine tourism to the "Alpinization" of Tourism*, in *Touring Beyond the Nation*, a cura di E.Zuelow, Farnham [GB], 2011, pp. 59-78.

156 E.TOLOMEI, *Concorso, diporti e Alpinismo*, «Archivio per l'Alto Adige», XXVII, 1932, p.606.

Nelle previsioni del nuovo Piano regolatore per Bolzano, dunque le indicazioni per il Turismo, il suo sviluppo e il suo coordinamento non sarebbero dovute essere trascurate. Invece, il Direttore del Genio Civile della città nel 1936 lamentava come quella attenzione non fosse stata spiccata nella stesura del nuovo Piano Regolatore Generale, anche nelle sue previsioni per le nuove dotazioni turistiche (mentre a Cortina proprio gli Sport costituivano un grande traino urbano):

«6. Il quartiere, se così si vuol chiamare, per lo sport e il turismo, è ubicato presso la zona industriale ... Ad ampliamento e completamento del programma è prevista la costruzione di una piscina coperta e di un campo sportivo nella zona industriale ... 8. Connesso al problema del turismo è quello della ricerca della località più adatta per costituire la sede di tale attività, fonte ... di guadagno non indifferente per la città di Bolzano ... Nello studio del Piano regolatore non sembra però che le indagini sull'attività turistica sino state opportunamente approfondite quanto avrebbe richiesto l'importanza della questione. Infatti, mentre è rilevato che nell'anno 1942 giunsero a Bolzano ben 150.000 persone, non risulta precisato il numero delle giornate di permanenza ... Opportunamente il Comune di Bolzano ha scelto per costituire le zone turistiche due località e precisamente, una nelle immediate vicinanze della stazione dell'accesso alla città da Trento ... ma la seconda area non potrà che ottenersi che con la sistemazione e restringimento del torrente Talvera ... anche se sembra di dimensioni troppo modeste ... Naturalmente la località destinata per i turisti di passaggio dovrà essere quella situata vicino alla stazione ferroviaria ... mentre l'altra sarà destinata ai turisti che risiederanno in Bolzano per qualche tempo (alberghi, pensioni, ville)»¹⁵⁷.

Nel luglio del 1939 il Direttore Generale per il Turismo del Ministero della Cultura Popolare forniva il suo nuovo parere sull'ultima versione del Piano bolzanino:

«richiamandosi alla propria nota del 13 novembre 1937, questo Ufficio conferma l'approvazione al progetto, la cui attuazione porterà indubbio incremento turistico all'importante Capoluogo.

In particolare appare ben studiata la sistemazione data al centro con la valorizzazione degli edifici monumentali più importanti, come per il Piano particolareggiato di sollecita esecuzione nella zona di Gries, destinata ad un rapido incremento con moderni concetti di sistemazione urbanistica»¹⁵⁸.

In verità, era un 'progetto turistico indiretto, che privilegiava l'area storica del nucleo, ma non prevedeva granché per l'incremento turistico vero e proprio, specie in relazione al rapporto tra la Città e la Montagna.

Un nuovo parere veniva espresso anche nel corso dell'Adunanza del giorno 28 luglio 1939 del Consiglio Centrale delle Stazioni di Soggiorno, di Cura e di Turismo” presso il Ministero dell'Interno, giudizio vincolante per Legge nell'approvazione dei Piani regolatori per le “Stazioni di Soggiorno, di Cura e di Turismo”¹⁵⁹, quale Bolzano era:

«il Piano Regolatore Generale e d'Ampliamento della città risulta informato dai seguenti criteri: 1. Creazione di una rete stradale efficiente e capace di soddisfare, anche in avvenire, le esigenze del traffico, separando le correnti di transito da quelle di testa e interno; 2. Sistemazione del vecchio centro cittadino mediante opere di risanamento, l'apertura di nuove vie, l'allargamento di altre già esistenti e la liberazione di alcuni edifici di pregio artistico dalle costruzioni adiacenti; disciplina dell'attività edilizia nei quartieri nuovi. Fra le opere stradali meritano particolare rilievo i nuovi tracciati delle strade nazionali Brennero-Trento e Brennero-Merano ... e poi nell'interno del centro urbano ... altri lavori di minore entità ... All'ampliamento della città è destinato prevalentemente il territorio del cessato Comune di Gries, situato a destro della Talvera ... A Ovest del rione di Gries si estende una zona rurale che include a sua volta, la Zona ospedaliera; mentre a Sud, verso il letto della Talvera, si estende una zona destinata a case operaie»

Ancora

«a costruzioni semintensive è riservata la zona collinosa a Nord dell'antico centro di Bolzano (quartiere di Sant'Osvaldo), laddove le zone a Est e a Sud sono prescelte a quartieri popolari. Tra la

157 “Relazione” dell'ingegnere Capo del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis del 22 aprile 1936 ..., cit., f.13.

158 Direzione Generale per il Turismo del Ministero della Cultura Popolare al Ministero dei Lavori Pubblici del 1 luglio 1939, prot.32904, in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. “Bolzano, Piano Regolatore e di ampliamento, Piano particolareggiato della zona di immediata esecuzione”.

159 Il Regio Decreto legge 15 giugno 1926 convertito in Legge n.1380 del 1 luglio 1926 all'art.20 disponeva che «è obbligatorio per i Comuni dichiarati “Stazioni di Cura, di Soggiorno e di Turismo”, qualunque ne sia la popolazione, attuare un “Piano regolatore e di ampliamento” ai sensi e per gli effetti della Legge n.2359 del 25 giugno 1895”. I Comuni per le espropriazioni per le opere igieniche e di miglioramento potevano valersi delle disposizioni della “Legge Napoli” (n.2892 del 15 gennaio 1895): G.PALANTINI, *Urbanistica di Centri di Cura, Soggiorno e Turismo*, «Urbanistica», 4, luglio-agosto, 1934, pp.264-265.

linea ferroviaria Trento-Brennero e il basso corso dell'Isarco, verso la sua confluenza con l'Adige, si estende la zona industriale»¹⁶⁰.

Dal punto di vista turistico,

«località idonee a costruzioni alberghiere e altre di interesse turistico saranno la grande piazza che sorgerà al posto del vecchio cimitero (a Sud del corso Vittorio Emanuele), l'antipiazzale della Vittoria sul Lungotalvera con magnifica vista verso il Catinaccio, e la zona di Guncinà a Nord del centro civico di Gries».

Era poca cosa e così, nella versione finale del Piano del dicembre 1939, sembrava esserci anche qualche considerazione in più in riferimento alla valorizzazione del Turismo cittadino. Centrale, ovviamente, restava l'antico nucleo urbano. In particolare

«per la congiunzione del Foro della Vittoria con l'accesso dal Brennero si è seguito il logico tracciato attuale, che attraversa il nucleo cittadino con la via dei Portici sino al ponte Claudio Augusto Tale attraversamento, spina dorsale del sistema urbano è destinato tuttavia, unicamente, al transito turistico e locale, naturalmente a velocità molto ridotta, essendo per i mezzi celeri e pesanti disposta altra sede più adatta nella Circonvallazione Nord ... mentre a Sud della piazza Vittorio Emanuele III l'apertura di una via di 20 metri di larghezza, attraversante l'attuale area del Vecchio cimitero fino alla sistemata piazza del Mercato ... con la creazione di un vasto quartiere destinato particolarmente al turismo»¹⁶¹.

Anche il vecchio quartiere di Gries, nell'Oltretalvera, manteneva la propria tradizionale vocazione a "Centro di Cura e Soggiorno", poiché

«la fortunata zona di Gries dalle pendici del monte Guncinà dilaga verso Mezzogiorno sino all'Isarco e si estende dal rio di Fago verso Merano sino a San Maurizio e comprende, com'è logico, il centro abitato di Gries con la sua caratteristica piazza Grande Italia. La zona di Gries [nel Piano] è prevista esclusivamente come zona residenziale, luogo di Soggiorno e di Cura ... e la sua zona residenziale [sarà caratterizzata] da costruzioni rade di tipo medio, da pensioni per le cure elioterapiche e da ville a carattere prettamente signorili ...

Viene quindi tracciata la nuova via congiungente Bolzano con San Ginesio: il primo tratto di strada dovrà avere una pendenza non troppo accentuata onde agevolare il percorso delle carrozze a cavalli; mezzo di trasporto spesso gradito dalla maggioranza dei forestieri. La nuova via dovrà spaziare ogni tanto in ampie terrazze di riposo e di bella vista e avere delle acconce piantagioni»¹⁶².

Ma poi vi era, nello specifico, la considerazione che, anche per lo Sport

«l'eccezionale posizione della città, in immediata prossimità di naturali sfoghi sportivi, dalle vette dolomitiche alle zone deliziose di Colle e San Ginesio indicatissime per campeggi e situate a mezza ora di filovia dal centro, ai campi di sci della Mendola raggiungibili con poco più di un'ora di tram, riduce grandemente la necessità di superficie sportiva in città, limitandola a provvedimenti per l'atletica leggere e il nuoto ... con le piscine al Lido, al Campo C. Druso ... e un campo destinato all'attività dopolavoristica e uno stabilimento bagni coperti con piscina coperta presso la Zona industriale ... mentre lo Stadio è di dimensioni atte a competizioni di notevole importanza»¹⁶³.

Niente di eclatante (era Cortina, corporativisticamente, la "Città degli Sport invernali"), ma se non altro una buona organizzazione, che integrava il nuovo complesso del Lido, anche per gli operai che affollavano la città.

9. La definitiva approvazione del Piano Regolatore Generale: Legge 23 gennaio 1941 n.141 e i lavori del 1942 all'ex Cimitero

Dopo le diverse messe a punto, si giungeva finalmente nel 1939 alla redazione finale del Piano, il quale però, trasformato rispetto alle originarie previsioni (con ritocchi di viabilità, specificazione della zonizzazione, nuova localizzazione della zona industriale, diversa disciplina per l'antico centro ...), doveva passare nuovamente tutto il necessario iter burocratico. Solo nel 1941 l'iter giungeva alla sua definitiva conclusione.

In un primo progetto di "Disegno di Legge" presentato per l'«approvazione del Piano regolatore di massimo edilizio e di ampliamento comprendente il Piano particolareggiato per la zona di prima attenzione attuazione e delle relative Norme di attuazione» si sottolineava che

160 "Verbale" dell'Adunanza del giorno 28 luglio 1939 del Consiglio Centrale delle Stazioni di Soggiorno, di Cura e di Turismo presso il Ministero dell'Interno, in in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. "Bolzano, Piano Regolatore e di ampliamento. Piano particolareggiato della zona di immediata esecuzione".

161 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., ff.24-25.

162 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., ff.31 e segg.

163 Relazione di accompagnamento al Piano Regolatore Generale della città di Bolzano del 5 dicembre 1939 ..., cit., ff.47.

«il Comune in seguito alle nuove necessità della città stessa diventata capoluogo di provincia ha presentato un progetto di Piano regolatore edilizio e di ampliamento della città. Il Piano ha carattere di massima in quanto servirà di base ai futuri Piani particolareggiati, i quali verranno predisposti ed approvati in seguito, a mano a mano, secondo la necessità e le disponibilità del Comune. Per facilitare l'esecuzione del Piano regolatore, il Comune ha chiesto che vengano dettate alcune Norme tendenti a semplificare la procedura di espropriazione e a stabilire un equo metodo per la determinazione delle indennità (esso è basato, come per i recenti Piani regolatori di altre città, sulle medie tra il valore venale e l'imponibile catastale ... Altre agevolazioni che sono state chieste si riferiscono alla applicazione delle imposta fissa del registro e di trascrizione ipotecaria agli atti ... Oltre al Piano di massima il Comune ha presentato il Piano particolareggiato per la zona di prima attuazione. Contemporaneamente all'approvazione di tali Piani è stata chiesta l'approvazione delle relative Norme tecniche di esecuzione»¹⁶⁴.

Veniva dunque ribadita la gerarchia dei Piani. Nel secondo progetto di “Disegno di Legge”, poi confluito in quello ufficiale del 23 gennaio 1941 n.141, si specificava

«art.1. È approvato e dichiarato di pubblica utilità il Piano regolatore generale di massima e d'ampliamento ... comprendente il Piano particolareggiato per la zona di Gries ... Art.2. Con l'approvazione del Piano regolatore di massima vengono fissate le direttive e determinati i criteri secondo i quali saranno sviluppati e compilati i Piani particolareggiati di esecuzione. Il Comune provvederà alla compilazione dei Piani particolareggiati di esecuzione delle varie zone ed opere, comprendenti la planimetria particolareggiata della zona e l'elenco delle proprietà soggette ad espropriazione o a vincolo. Il Piano particolareggiato interessante gli impianti ferroviari dovrà essere previamente concordato con l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. I Piani particolareggiati di ciascuna zona dovranno essere resi pubblici ... La pubblicazione dei Piani particolareggiati sarà effettuata per opera del Comune a mano a mano che se ne presentino l'opportunità e se ne preveda la prossima realizzazione»¹⁶⁵.

All'art.9, ancora, si prevedeva che

«i proprietari delle nuove costruzioni, le quali debbano essere dotate di portici, oltre al versamento dei contributi indicati, hanno l'obbligo, senza indennizzo di sorta, di lasciare soggetti a servitù di pubblico transito i portici stessi, che dovranno considerarsi per ogni conseguente effetto come pubbliche vie».

Ormai il Piano disciplinava tutta l'attività edilizia:

«art.10. È vietato procedere a lottizzazione di terreni a scopo edilizio, fuori del Piano regolatore edilizio e di ampliamento senza permesso dell'Autorità comunale, che avrà facoltà concederlo solo nel caso in cui il progetto di lottizzazione non sia in contrasto con i criteri di massima adottati per l'ulteriore sviluppo della città».

Importante il fatto che (art.11)

«con Regio Decreto ... potranno essere approvate le parziali modificazioni del Piano generale di massima che, nel corso della sua attuazione, il Comune riconoscerà opportuno».

Ma importante era la durata degli Strumenti urbanistici previsti (art.12):

«il Piano di massima approvato ... non ha limiti di durata. Per l'attuazione del Piano particolareggiato è assegnato il termine di anni 15 ... Per l'esecuzione degli altri Piani particolareggiati è assegnato il termine di 10 anni».

Nel febbraio del 1941, il Ministero richiedeva al Comune gli elaborati specifici definitivi:

«mentre si partecipa che la Legge, che approva il Piano regolatore di Bolzano, è in corso di approvazione ... si richiedono: Tavola 1 rosso del Piano generale (in 3 pezzi); Tavola 2 rosso (Piano città vecchia); Tavola 3 rosso (rete stradale); Tavola 4 rosso (Zone); Tavola 1 nero (Zona di immediato ampliamento); Tavola 2 nero (Piano quotato); Tavola 3 nero (fognatura); Tavola 4 nero (Piano delle espropriazioni; Elenco delle espropriazioni; Elenco degli espropriati; tavola 5 rosso (Piano città vecchia); Tavola 7 nero (Piazza Tiberio a Gries); Tavola 8 nero (accesso alla città

¹⁶⁴ Progetto di “Disegno di Legge presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici Gorla di concerto col Ministro dell'Educazione Nazionale Bottai”, s.d., in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. “Bolzano, vecchio Piano Regolatore”.

¹⁶⁵ Secondo progetto di “Disegno di Legge presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici Gorla di concerto col Ministro dell'Educazione Nazionale Bottai”, del 23 gennaio 1941 n.141, in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. “Bolzano, vecchio Piano Regolatore”.

da Merano_Mendola)»¹⁶⁶.

Nel settembre dello stesso 1941, il Ministero della Guerra faceva però notare che

«la Legge in data 23 gennaio 1941 n.173 ha approvato il Piano regolatore di Bolzano. Ma questo Ministero della Guerra non ha potuto, prima dell'emanazione della predetta Legge, avanzare le proprie osservazioni al riguardo ... Dall'esame della documentazione ora acquisita e dall'insieme degli elementi raccolti in sede di sopralluoghi ... è risultato che l'attuazione del Piano regolatore di che trattasi interessa l'amministrazione militare sotto due principali riguardi: 1. Immobili e terreni demaniali (a. la caserma Vittorio Emanuele, per la costruzione di una nuova strada che, traversando la caserma stessa, dovrebbe congiungere l'attuale via Marconi con un'altra arteria in riva all'Isarco; b. per la trasformazione di un tratto del tronco ferroviario Bolzano-Merano ...); 2. Sistemazione difensiva "Sud Bolzano" ... Riguardo ai lavori della caserma Vittorio Emanuele, questo Ministero fa presente che non può autorizzare la costruzione di una nuova strada attraverso la caserma perché tale strada arrechierebbe grave nocumento all'immobile ... Si potrebbe anche addivenire alla cessione al Comune di Bolzano dell'insieme della caserma "Vittorio Emanuele" ... previo obbligo da parte del Comune di costruire, a sue spese, una nuova caserma per il reggimento Bersaglieri in altra area fuori del centro urbano ... Per la sistemazione difensiva "Sud Bolzano", questo Ministero è spiacente di dover comunicare che esigenze di carattere militare inducono l'Amministrazione della Guerra ad opporsi all'attuazione del Piano regolatore»¹⁶⁷.

Una minuta ministeriale appuntava che «Bolzano non era luogo militarmente importante quando fu emanata la Legge sul Piano regolatore». E il Comune faceva sapere al Ministero dei Lavori Pubblici nel 1942, per un disguido intercorso, «di

non aver mai pensato di proporre alcuna modificazione al Piano regolatore vigente approvato con Legge n.173 dl 23 gennaio 1941»¹⁶⁸.

Vincenzo Civico, sulle pagine di «Urbanistica» non mancava di fornire la notizia:

«è stato approvato il nuovo Piano Regolatore Generale della città, nonché due Piani particolareggiati relativi a zone delle quali è prevista la sollecita sistemazione»¹⁶⁹.

L'ufficialità era 'salva' (in verità i due Piani particolareggiati erano già operanti da anni) e così la gerarchia dei Piani. L'iter era dunque concluso e finalmente corretta l'"anomalia" per cui un Piano Particolareggiato aveva avuto esecuzione prima del Piano Regolatore Generale; anche se il Piano non avrebbe avuto molti anni per essere davvero operativo (nel 1943 l'Alto Adige veniva annessa dalle truppe tedesche alla "Zona d'Operazione delle Prealpi"-*Alpenvorland*): anche se giuridicamente restava parte della nuova Repubblica di Salò, che però non poteva esercitarvi nessun controllo effettivo)¹⁷⁰. Nella realtà e nei suoi effetti quel Piano - certamente nei principali dettati - era pienamente operativo fin dal 1934. Anche se si era trattato, soprattutto, delle previsioni comprese nel "Piano particolareggiato di immediata applicazione" predisposto da Marcello Piacentini. Nel 1942 si puntava a trovare soluzione all'annosa questione della sistemazione dell'area dell'ex Cimitero presso la Canonica, nel borgo storico di Bolzano. Già nel 1936 si prevedeva che

«sarà possibile accedere direttamente alla piazza Vittorio Emanuele a mezzo di un'arteria che attraverserà il suolo ottenuto con l'allontanamento del vecchio Cimitero. Già da tempo il Comune di Bolzano ha provveduto a costruire un nuovo Cimitero in Oltrisarco, per cui quanto prima sarà possibile utilizzare l'area di quello vecchio situato nelle immediate vicinanze della Canonica»¹⁷¹.

166 Missiva Ministro dei Lavori Pubblici al Comune di Bolzano del 1 febbraio 1941, in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. "Bolzano, vecchio Piano Regolatore".

167 Missiva dal Sottosegretario del Ministero della Guerra al Ministero LL.PP. dell'8 settembre 1941 n.248975, in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. "Bolzano, vecchio Piano Regolatore".

168 Missiva del Comune di Bolzano al Ministero LL.PP. del 20 luglio 1941, prot.6219, in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 (Bolzano), fasc. "Bolzano, vecchio Piano Regolatore".

169 V.CIVICO, *Notiziario urbanistico. Bolzano*, «Urbanistica», 1, gennaio-febbraio, 1941, p.58.

170 K. STUHLPFARRER, *Umsiedlung Suedtirol (1939-1940)*, Vienna, 1985.

171 "Relazione" dell'ingegnere Capo del Genio Civile di Bolzano, Armando Luppis del 22 aprile 1936 ..., cit., f.10. La piazza Vittorio Emanuele III, ex piazza Walther, era vicinissima alla Canonica.

Per tutta una serie di problemi, connessi soprattutto alle disposizioni di Polizia mortuaria si era dovuto aspettare anni¹⁷². Ora Vincenzo Civico dava conto almeno delle nuove disposizioni urbanistiche per l'area:

«a seguito della chiusura del vecchio cimitero ubicato, com'è noto, a tergo della chiesa parrocchiale e quasi nelle immediate vicinanze della centralissima piazza Vittorio Emanuele, chiusura effettuata nel 1931; e a seguito delle esumazioni che verranno condotte a termine nel prossimo agosto, si è reso possibile predisporre il Piano di sistemazione dell'area occupata dal Cimitero stesso, opportunamente inquadrandola in più vasto progetto che dovrà risolvere l'importante problema del diretto accesso al centro dal Ponte di Loreto e cioè dalle provenienze di Trento. Attualmente per raggiungere dal Ponte sull'Isarco la Piazza Vittorio Emanuele occorre seguire il tortuoso e inadeguato percorso per largo Giuseppe Verdi e via Giuseppe Verdi e fiancheggiare quindi la Chiesa, oppure percorrere la strettissima via Cappuccini o compiere il lungo giro di via Garibaldi e di via Vittorio Emanuele»¹⁷³.

Così,

«il Piano di sistemazione prevede, come opera fondamentale, la creazione di una nuova arteria rettilinea tra il Ponte di Loreto e la piazza Vittorio Emanuele, della lunghezza complessiva di soli 335 metri e della sezione di metri 18 nel tratto più interno e di 20 metri nel tratto verso il Ponte. Per l'esecuzione di detta arteria sarà necessaria la demolizione parziale degli edifici prospettanti sul lato Sud di piazza Vittorio Emanuele e la soppressione delle opere perimetrali del vecchio cimitero,

nonché il trasferimento dell'Officina del Gas. Al riguardo è da segnalare che il Comune ha già predisposto della nuova Officina, che verrà costruita nell'immediato dopo Guerra».

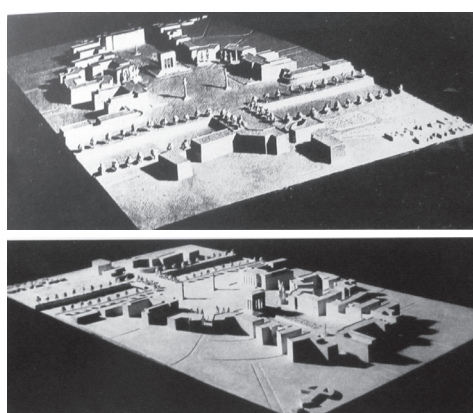
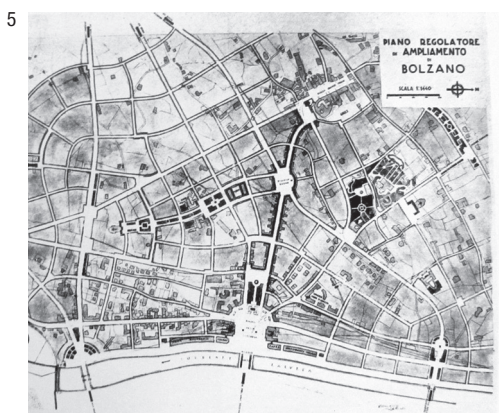
Poi

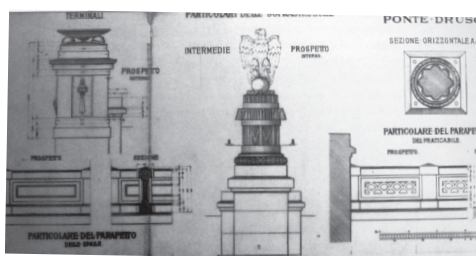
«allo sbocco del Ponte di Loreto verrà creata un'ampia Piazza contornata di nuovi edifici, che sostituirà l'attuale piazza Oriani; a metà della nuova arteria sarà creata un'altra Piazza, di metri 65x100, ricadente pressoché tutta sull'area del vecchio Cimitero e nella quale sorgeranno edifici destinati a Stazione di partenza, arrivo e smistamento delle autocorriere per i passi alpini, gli Uffici Viaggi e l'Albergo diurno. Gli esistenti edifici, e in particolare il Teatro, saranno opportunamente inquadrati nella nuova sistemazione che conterrà numerose zone verdi. Scomparirà l'albergo “Al Sole” per la creazione della nuova piazza Oriani che verrà a costituire l'ingresso monumentale alla città per le provenienze Sud e diverrà importante nodo di traffico. L'importante progetto verrà attuato a conflitto vittoriosamente concluso, soprattutto per quanto riguarda la creazione della nuova piazza Oriani e della nuova arteria a piazza Vittorio Emanuele, mentre gli edifici della Piazza intermedia non potranno venir costruiti prima del 1950, date le vigenti disposizioni in materia di Polizia mortuaria».

Sfuggiva il rapporto di questo “Piano di sistemazione” con le disposizioni del “Piano Regolatore Generale” (se si trattasse ad esempio di un Piano particolareggiato); ma certo è che era l'ultimo tentativo di poter coordinare lo sviluppo dell'area.

172 La questione del Cimitero non si era ancora chiusa nel 1942, allorché il Ministro dei LL.PP. chiedeva informazioni al Genio Civile di Bolzano (missiva del 17 maggio 1942 prot.919 in Roma, ACS, Ministero LL.PP., Divisione XXIII, b.185 [Bolzano], fasc. “Bolzano, vecchio Piano Regolatore”): «alla base delle disposizioni vigenti del “Regolamento di polizia mortuaria” del 25 luglio 1892 debbono trascorrere almeno 10 anni dal giorno in cui sono cessate le inumazioni perché il terreno di un cimitero possa essere destinato a pubblico passaggio o alla coltivazione, e almeno 20 anni perché possano esservi costruiti sopra edifici». Il 20 luglio del 1942 il Comune di Bolzano rendeva noto al Ministero (prot.6219, in ivi) che «nell'area ... sulla quale è previsto anche il sorgere di un fabbricato, l'ultima esumazione venne eseguita il 20 ottobre 1930».

173 V.CIVICO, *Notiziario urbanistico. Bolzano, la sistema dell'area del vecchio cimitero*, «Urbanistica», 1, gennaio-febbraio, 1942, p.30.





16



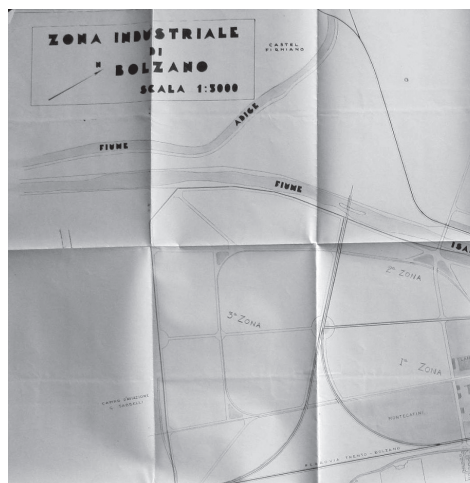
17



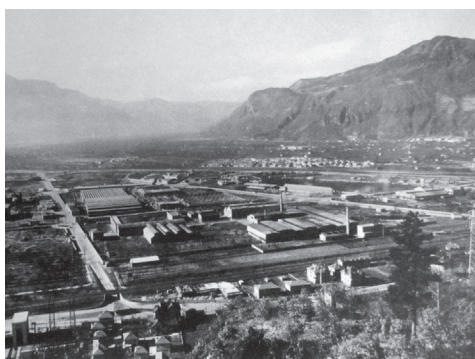
18



19



20



21



22



23



1. Bolzano, l'espansione del "rione Venezia", 1928, planimetria, eliocopia (Archivio privato)
2. Bolzano, il "rione Venezia", 1929-1930
3. Bolzano, prima proposta di Piano Regolatore Generale, 1934, eliocopia (Archivio privato)
4. Bolzano, prima proposta di Piano Regolatore Generale, particolare delle previsioni per l'antico centro, 1934, eliocopia (Archivio privato)
5. Marcello Piacentini, Piano particolareggiato di ampliamento della Zona monumentale nell'Oltretalvera a Bolzano, 1935, eliocopia (Archivio privato)
6. Marcello Piacentini, Piano particolareggiato di ampliamento della Zona monumentale nell'Oltretalvera a Bolzano, 1935, plastici del Foro della Vittoria
7. Bolzano, veduta da Gries verso l'antico centro del Corso dell'Impero (ex IX Maggio) nella Zona monumentale, 1938 ca.
8. Bolzano, veduta dall'antico centro verso Gries del Corso dell'Impero (ex IX Maggio) nella Zona monumentale, 1938 ca.
- 9 e 9 bis. Bolzano, realizzazione e progetto del Foro della Vittoria di Marcello Piacentini (da «Urbanistica», 1939)
10. Bolzano, il déco Ponte Druso posto a collegamento tra l'antico centro e l'Oltretalvera, 1931 (le aquile sono state inconsultamente rimosse negli anni Settanta del Novecento e attendono di essere ricollocate)
11. Bolzano, Ponte Druso posto a collegamento tra l'antico centro e l'Oltretalvera, 1931, progetto della parte ornamentale déco (stampa)
12. Bolzano, il "rione Littorio" in costruzione
13. Bolzano, il "rione DUX", planimetria (stampa)
14. Bolzano, il promo lotto delle "Case semirurali" nel "rione DUX"
15. Bolzano, le "Case semirurali" del "rione DUX" (da «Urbanistica», 1940)
16. Bolzano, Piano particolareggiato per il primo lotto della Zona industriale, 1935, eliocopia
17. Bolzano, Piano particolareggiato della Zona industriale, 1935, seconda proposta (in Archivio privato)
18. Bolzano, progetto di ampliamento della Zona industriale (in basso), 1936, eliocopia colorata (Archivio privato)
19. Bolzano, progetto di dettaglio della Zona industriale, 1938, eliocopia colorata (Archivio privato)
20. Bolzano, veduta della Zona industriale, 1936
21. Bolzano, Piano Regolatore Generale, 1937, nuova versione (da «Urbanistica», 1937)
22. Bolzano, veduta aerea dell'antico centro (da «Urbanistica», 1937)
23. Bolzano, Piano Regolatore Generale, planimetria, 1941