

Franco Rossi

*Momenti
della vicenda
urbanistica
aretina*

Franco Rossi

*Momenti
della vicenda
urbanistica
aretina*

estratto da

NOTIZIARIO TURISTICO

CORRIERE ARETINO

SOMMARIO

Arezzo, 1863. In fede: Pietro Mori (<u>Notiziario Turistico</u> , anno IX, n.101, Novembre 1984)...	pag. 3
Molti progetti per la strada della stazione (<u>Notiziario Turistico</u> , anno X, n.103, Gennaio 1985).....	pag. 8
Strade, case & affari (<u>Notiziario Turistico</u> , anno X, n.104, Febbraio 1985)....	pag. 11
In Guido Monaco la difficile espansione (<u>Notiziario Turistico</u> , anno X, n.105, Marzo 1985).....	pag. 14
La svolta degli anni '90 (<u>Notiziario Turistico</u> , anno X, n.106, Aprile 1985).....	pag. 17
Il "Fabbricone": un'ipoteca sulla città (<u>Notiziario Turistico</u> , anno X, n.107, Maggio 1985).....	pag. 21
Anni Venti: nasce l'edilizia popolare (<u>Notiziario Turistico</u> , anno X, n.110, Agosto 1985).....	pag. 25
Il Concorso del 1929 (<u>Notiziario Turistico</u> , anno X, n.111, Settembre 1985)...	pag. 29
Le mani del fascio sopra la città antica (<u>Notiziario Turistico</u> , anno X, n.112, Ottobre 1985).....	pag. 33
Le ferite della guerra (<u>Notiziario Turistico</u> , anno X, n.113, Novembre 1985)....	pag. 38
Difficile ricostruzione (<u>Notiziario Turistico</u> , anno X, n.114, Dicembre 1985)....	pag. 43
Verso la crescita zero (<u>Notiziario Turistico</u> , anno X, n.108, Giugno 1985).....	pag. 48
Dieci domande all'architetto Cagnardi (<u>Notiziario Turistico</u> , anno X, n.109, Luglio 1985).....	pag. 52

La travagliata storia della ferrovia aretina (<u>Corriere Aretino</u> , 15 marzo 1987)	pag. 54
Strade, piazze, case & affari nel Piano regolatore del 1867 (<u>Corriere Aretino</u> , 13 giugno 1987)	pag. 60
Alla stazione per via Guido Monaco (<u>Corriere Aretino</u> , 14 giugno 1987)	pag. 65
La svolta degli anni Novanta (<u>Corriere Aretino</u> , 18 giugno 1987)	pag. 71
Un'ipoteca sulla città: apre i cancelli il "Fabbricone" (<u>Corriere Aretino</u> , 20 giugno 1987)	pag. 76
Il Concorso nazionale per il PRG del 1929 (<u>Corriere Aretino</u> , 23 giugno 1987)	pag. 81
L'urbanistica fascista: le mani sulla città antica (<u>Corriere Aretino</u> , 25 giugno 1987)	pag. 86
Le profonde ferite lasciate dalla guerra (<u>Corriere Aretino</u> , 27 giugno 1987)	pag. 92
Difficile ricostruzione sulle macerie belliche (<u>Corriere Aretino</u> , 28 giugno 1987)	pag. 97



AREZZO, 1863 IN FEDE: PIETRO MORI

Una nuova carta topografica del XIX secolo - I primi anni nello stato unitario risorgimentale

Non è un mistero che la città di Arezzo disponga, fino alle soglie di questo secolo, di una documentazione iconografica assai scarsa, fondata su di un numero esiguo di raffigurazioni pittoriche e su di un patrimonio assai ridotto di carte topografiche di diversa qualità e precisione (1). Una carenza, questa, lamentata da molti, cui corrisponde, purtroppo, una non meno marcata povertà di letteratura in materia (2).

In un contesto di tale natura, il rinvenimento di una nuova carta topografica, che evidenzia con abbondanza di dettagli l'assetto urbanistico aretino alla metà del secolo scorso, finisce per costituire un avvenimento degno di nota. Il documento in questione, pubblicato per la prima volta sul *Notiziario Turistico* (3), porta la dicitura *Pianta della*

Città di Arezzo e la nota in calce *Li 1° D.bre 1863. Il ff di Sindaco Pietro Mori*. Attualmente conservato nella Biblioteca consortile «Città di Arezzo» con la segnatura MS 546, è stato ceduto alla medesima nel 1983 dall'antiquario cortonese prof. Paolo Gnerrucci, il quale l'aveva ottenuto, a sua volta, nel 1978 da una nota libreria antiquaria torinese (4).

La provenienza originale della *Pianta* è sconosciuta. Talune sue caratteristiche - la firma autografa del cavalier Pietro Mori, i particolari edifici evidenziati nelle Annotazioni - fanno ragionevolmente ritenere che sia stata compilata su incarico del Municipio, ad uso espressamente amministrativo, e successivamente finita in mani private, per essere poi alienata ed immessa nel circuito

degli oggetti di antiquariato. Da questo punto di vista non c'è che da rallegrarsi per il suo ritorno alla disponibilità pubblica, reso possibile dalla sensibilità degli operatori della Biblioteca aretina.

Manoscritta su di un foglio di tela finissima, di formato rettangolare, la *Pianta* presenta dimensioni ragguardevoli (mm. 930 x 1.390). Acquarellata in sei diversi colori (grigio, celeste, blu, giallo, rosso, nero), è contenuta, debitamente ripiegata (fatto che probabilmente nuoce alla sua conservazione più di quanto non giovi) dentro una legatura di cartone marmorizzato, inserita a sua volta in un astuccio rigido. Orientata ad ovest per motivi di carattere grafico (il formato orizzontale), riporta i toponimi di tutte le strade, piazze, porte e baluardi. Sul lato destro, una

serie di *Annotazioni* evidenziano la dislocazione degli edifici di proprietà comunale e governativa destinati alla Pubblica Forza: Guardia di Pubblica Sicurezza, Reali Carabinieri, Comando militare di Circondario, Guarnigione, Cavalleria di transito, Granatieri di Napoli. In basso reca inoltre una rosa indicante i punti cardinali e due scale grafiche: la prima di *Canne 70 di Braccia 5 l'una*; la seconda di *Canne 70 di metri 3 l'una* (5). Igno il l'autore della carta, che a prescindere dalla «firma» del Sindaco appare assolutamente anonima. Buono lo stato di conserva-

zione, a parte alcune striature di colore giallastro prodottesi in corrispondenza delle pieghe.

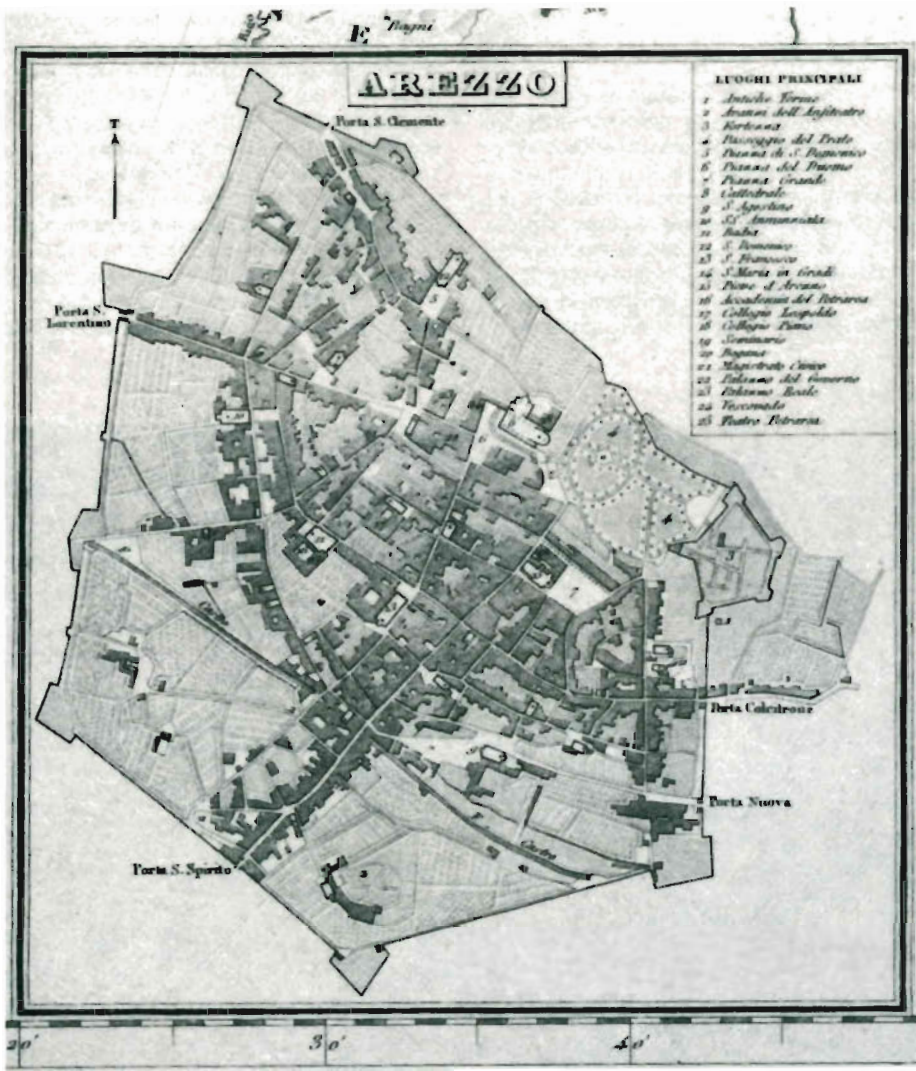
Gli elementi che rendono la *Pianta* del 1863 un documento di notevole interesse sotto il profilo topografico-urbanistico appaiono essenzialmente due. In primo luogo la corretta rappresentazione geometrica del territorio urbano (probabilmente ripresa dalle carte catastali dell'epoca), sicuramente attendibile sotto il profilo dimensionale ed assai curata nei dettagli morfologici. In secondo luogo le ragguardevoli dimensioni,

che hanno consentito all'autore l'utilizzo della scala 1:1.250: un rapporto assai basso rispetto alle più note piante realizzate attorno al 1830 dal Manzini (1:7.900-1.10.000) e ad altre carte databili attorno alla metà del secolo, tutte disegnate ad una scala che non consente raffigurazioni dettagliate.

All'epoca in cui la *Pianta* viene disegnata grossi avvenimenti scuotono dal tradizionale torpore gli aretini divenuti da qualche anno italiani. Congedatisi dal Granducato con i moti del '59 ed il Plebiscito del '60, i nuovi sudditi di Vittorio Emanuele II hanno

Pianta di Daniele Manzini (part.), 1830 (Palazzo Comunale, Arezzo)





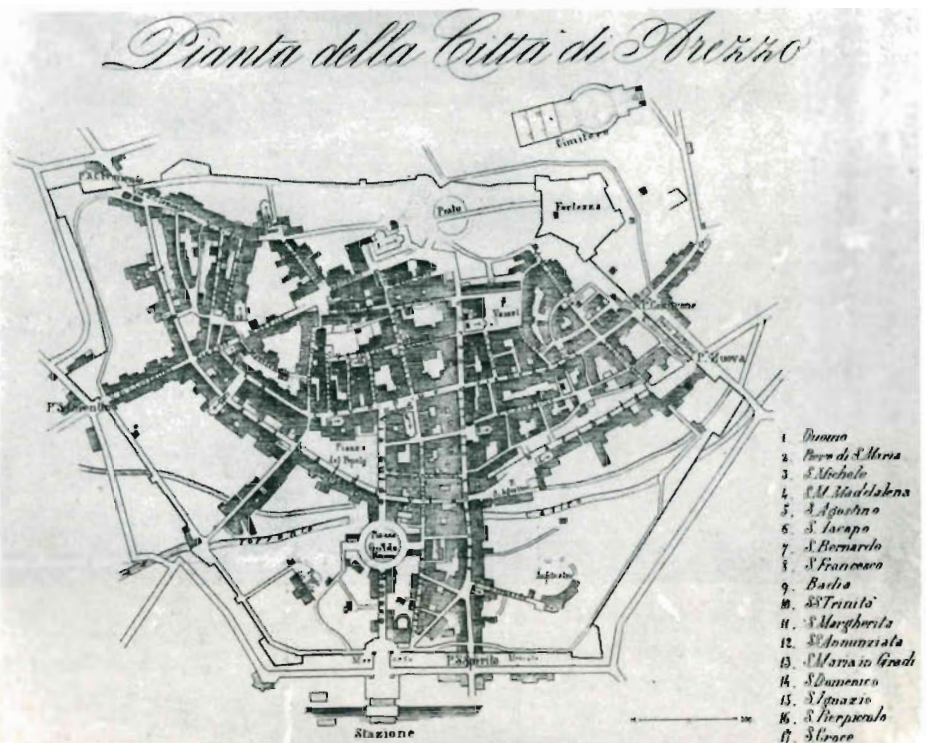
seminati nel territorio comunale. Ancorata ad un'economia prevalentemente contadina, integrata nel capoluogo dallo sviluppo delle attività di servizio e delle prime imprese manifatturiere (concerie, telerie, forni, officine metallurgiche), ma ancora alle prese con estese fasce di povertà e di indigenza, la popolazione aretina è tenuta saldamente in pugno dall'élite politica moderata, che riuscirà a mantenersi egemone fino al 1893. L'impresa non si presenta, del resto, molto difficile. L'85 per cento degli aretini dell'epoca non ha ricevuto alcuna forma di istruzione; (ove non si voglia considerare tale l'insegnamento socialmente conservatore e politicamente antiunitario impartito dagli altari). Solo una ristrettissima minoranza oscillante attorno al 2 per cento, selezionata in base al censo, ha diritto al voto ed anche tra costoro l'astensionismo raggiunge percentuali altissime. La gestione del potere locale, come del resto la designazione del Deputato alla Camera, resterà per molti anni, nonostante la presenza di voci di opposizione radicale, nelle mani di una ristretta consorte di possidenti, di aristocratici, di professionisti (avvocati, medici, ingegneri). Tutti ancorati, nel complesso, ad una politica di difesa della proprietà terriera e dei suoi contratti, di contenimento della mano pubblica, di scetticismo per lo sviluppo industriale, di larvata compromissione con il mondo clericale, messo alle corde dalla liquidazione dell'asse ecclesiastico.

All'interno della cinta muraria pentagonale, che racchiude una superficie di 95 ettari, il tessuto urbanistico cittadino presenta ancora, nel 1863, un assetto fortemente legato alla lenta stratificazione subita nei due secoli precedenti, caratterizzati da una sostanziale stagnazione (7). I grandiosi progetti urbanistici dell'epoca napoleonica (rimasti tali, ad eccezione della sistemazione del Prato) non hanno lasciato molte tracce topograficamente apprezzabili. Durante il restaurato regime granducale la città è stata dotata

visto consumarsi nel giro di un anno l'esperienza del Governo autonomo toscano, assorbito dal nascente Stato centralistico dei Prefetti, che va prendendo forma sulle ceneri del federalismo regionalistico. Hanno imparato a calcolare il denaro in lire piemontesi, a tradurre le braccia in metri. Hanno visto Garibaldi cadere ad Aspromonte sotto il piombo (ed il doppiogiochismo) di Rattazzi, Pio IX imboccare la strada senza sbocco che condurrà al *Sillabo* e a Porta Pia. Hanno intravisto i riverberi dell'incendio sociale scatenatosi nel Mezzogiorno ed assistito all'emanazione - data di nascita 1863 - delle leggi eccezionali contro il brigantaggio. Porta la data dello stesso anno il primo provvedimento giudiziario - per lesioni, detenzione d'arma vietata e resistenza alla Forza pubblica - a carico di un ancora oscuro ma promettente giovanotto di Fonte Veneziana: quel Federigo Bobini che farà abbondantemente parlare di sé nel decennio successivo.

All'interno delle mura medicee, che con il loro perimetro di 4.200 metri racchiudono l'intera città con la sola eccezione della propaggine di Borgo Santa Croce, vivono poco più di 11 mila persone (6); altre 25 mila si distribuiscono nelle frazioni e nei casolari dis-

In alto: pianta capoluogo compartimentale aretino Atlante Geografico dell'Italia anni 1830/40, senza indicazioni editoriali. In basso: pianta pubblicata da U. Pasqui, Nuova Guida di Arezzo, Arezzo 1882.



di una quinta porta – Porta Nuova o Ferdinanda – aperta nel 1816 sul lato orientale delle mura, a non molta distanza da Porta Colcitrone, in corrispondenza dell'imbocco della nuova strada Anconitana. Nel 1833 è stata allargata Porta San Clemente, da cui si diparte la strada Casentinese. Nel 1847 è stata aperta lungo via Sacra l'ampia Piazza del Popolo, risultante dallo svuotamento del terrapieno dell'Orto di Badia. L'annessione al nuovo Regno ha visto andare in porto, nel 1862, un vecchio progetto risalente alla dominazione francese: l'allargamento di via dei Bacci, che con i suoi quattro metri di larghezza costituiva un vero e proprio imbuto sull'itinerario postale interno alla città.

A valle del semicerchio delimitato da via dell'Ascensione, via di Sant'Agostino, via Sacra (l'odierno tracciato di via Garibaldi) il tessuto edilizio si rarefa considerevolmente, lasciando ampie superfici alle coltivazioni agricole. Se nella zona alta della città (nel quartiere di Colcitrone, lungo Corso Vittorio Emanuele, a monte di via Cavour) gli isolati appaiono compatti, e presentano spazi interni assai ridotti, nella fascia occidentale e meridionale dell'area urbana dominano gli orti, e lungo le strade gli edifici lasciano il posto ai muri di cinta dei campi e dei giardini.

All'esterno della cerchia duecentesca, un tessuto edilizio ininterrotto costeggia Corso Vittorio Emanuele fino a Porta Romana (o di S. Spirito) e via di San Lorentino fino alla Porta Fiorentina. Ad oriente del Corso, via di Sant'Agostino e via dell'Ascensione corrono tra i campi. L'unico sobborgo che si sporge all'esterno delle mura è quello di Santa Croce, che si estende fuori di Porta Colcitrone lungo via della Fonte Veneziana. Vaste estensioni di campi coltivati, solcati da canali e rogge, circondano l'Anfiteatro romano ed il Poggio del Sole.

Dal Baluardo di San Giusto a quello della Parata attraversa la città in direzione nord-ovest, scorrendo a cielo aperto, il torrente Castro, già ampiamente utilizzato per il drenaggio delle condutture fognanti e già fonte, nella stagione estiva, di «incomode e nocive esalazioni». Solo nel tratto che scorre tra Corso Vittorio Emanuele e via Madonna del Prato – per una lunghezza di 180 metri – l'alveo «è stato ricoperto da un gran voltone, ove sopra posano le fabbriche dello spedale, detto *Sopra i Ponti*, molte case e tre strade, per cui non si vede il suo corso che dagli orti di San Bernardo e da quelli del Poggio. All'esterno poi ha due ponti di pietra, che uno alla Porta Nuova, l'altro alla Porta di San Lorentino» (8).

All'esterno del lato sudoccidentale della cinta muraria, tra il Baluardo di S. Spirito e quello del Poggio, la *Pianta* evidenzia un'ampia zona destinata al pubblico mercato del bestiame. Non c'è ancora traccia della strada ferrata aretina, i cui lavori raggiungeranno la città soltanto nel 1864, né della stazione ferroviaria, che sarà costruita, su progetto dell'ingegner Laschi, a breve distanza da Porta Romana, in corrispondenza di una nuova apertura nelle mura. Nel giro di tre anni, il 16 marzo 1866, il primo convoglio

ferroviario transiterà per Arezzo.

L'apertura della nuova via di comunicazione segnerà, per l'assetto urbanistico cittadino, l'inizio di un nuovo capitolo, di portata dirompente: il Piano regolatore del 1867, con la realizzazione della nuova arteria tra la stazione e piazza San Francesco (via Guido Monaco con al centro la piazza omonima) modificherà drasticamente il volto tradizionale di Arezzo, aprendo la strada alle successive espansioni viarie ed edilizie.

Franco Rossi

Note

(1) Tra quelle edite fino ad oggi, o disponibili in raccolte pubbliche e private, le piante realizzate da Marcantonio Bettacci (1643, Archivio Capitolare, Arezzo), dal Warren (1749, Archivio di Stato, Firenze), da Luigi Giachi (seconda metà del '700, Biblioteca Nazionale Centrale, Firenze), da Donato Montauti (1789, Biblioteca Funghini), da Daniele Manzini (1830, I.G.M., Firenze; 1830, Palazzo comunale, Arezzo), cui si affiancano la carta del Compartimento aretino pubblicata nell'*Atlante Geografico dell'Italia* (Palazzo comunale, Arezzo), le planimetrie del primo catasto geometrico particellare (1826, Archivio di Stato, Arezzo) e le piante pubblicate negli ultimi decenni dell'800 da Ubaldo Pasqui e Carlo Signorini. Qualche altra

carta, connessa alle trasformazioni urbanistiche postunitarie, giace tra le filze dell'archivio storico comunale, in via di costituzione.

(2) Cfr. Ubaldo Pasqui, «Le piante topografiche della città di Arezzo», in Ugo Viviani, *Arezzo e gli aretini*, Arezzo, 1921; Ado Sestini, «Studi geografici sulle città minori della Toscana Arezzo», *Rivista Geografica Italiana*, XLV, 1938; Angelo Tafi, «Una pianta inedita di Arezzo nel Settecento», in *Atti e Memorie dell'Accademia Petrarca di Lettere, Arti e Scienze*, nuova serie, vol. XLII, Arezzo, 1981; «Cartografia antica e catasti della città di Arezzo», in Piero Roselli (a cura di), *Palazzo Fossombroni e il suo restauro*, Arezzo, 1983.

(3) *Notiziario Turistico*, n. 100, Ottobre 1984.

(4) Chi scrive ha avuto modo di studiare la *Pianta* nei primi mesi del 1984, poco dopo la sua introduzione in Biblioteca, nel corso di un lavoro di ricerca sulla società aretina postunitaria, condotto nell'ambito della cattedra di Storia contemporanea della facoltà di Magistero di Arezzo.

(5) Corrispondenti ai diversi sistemi metrici in uso, il primo risalente al Granducato, il secondo importato dal Piemonte con l'unificazione amministrativa e legislativa delle Province annesse.

(6) 11.081 al censimento dell'8.9.1861; 11.154 al 31.12.1871.

(7) Come rileva Aldo Sestini (op. cit. pag. 40), l'impianto viario ed edilizio dei primi decenni dell'800 non rivela sostanziali modifiche rispetto a quello raffigurato dal Bettacci nel 1643.

(8) Giovambattista Ristori, *Nuova Guida della città di Arezzo*, Firenze, 1871.

Pianta pubblicata in C. Signorini, Arezzo e i suoi dintorni, Arezzo, 1882





PIANTA
della Città
di
AREZZO

Annata 1700

A
B
C
D
E
F
G
 1
2
3
4
5
6
7



Scala di 10000
 Scala Metrica di 10000
 Scala di 10000

IL PIANO REGOLATORE DEL 1867

MOLTI PROGETTI PER LA STRADA DELLA STAZIONE

di Franco Rossi

Il primo piano regolatore moderno di Arezzo. La ferrovia raggiunge Arezzo nel 1866. Via Guido Monaco nel progetto Guiducci. La nuova legislazione su espropri e piani regolatori e il progetto Garzi-Gatteschi. L'auspicato giardino con statua di Guido Monaco. G. Laschi ingegnere ferroviario



La zona sudoccidentale della città prima dell'apertura di Via Guido Monaco. Ricostruzione cartografica su pianta del 1863.

Se avesse un senso stabilire una data di origine per la vicenda urbanistica aretina, modernamente intesa — concepita, cioè, come trasformazione territoriale consapevole e complessiva, programmata o subita dal potere pubblico, riverberante effetti a lungo termine nella sfera sociale ed economica — il punto di partenza andrebbe retrocesso, rispetto all'ottica corrente, quantomeno al primo decennio postunitario.

È a questo periodo, indagato meno di quanto meriterebbe, che fanno capo, intrecciandosi e condizionandosi a vicenda, una serie di dirompenti innovazioni. La costruzione di un nuovo assetto istituzionale, anzitutto, basata sulla difficile sintesi tra l'adozione di un modello statale «piemontese» e la sopravvivenza di norme, procedure, equilibri radicati a livello locale (nel settore della giustizia, ad esempio, ma anche in molti aspetti della vita civile). Il risveglio della città da una sorta di secolare letargo, a malapena scalfito dalla parentesi cruenta della dominazione napoleonica. L'apertura, infine, di quella

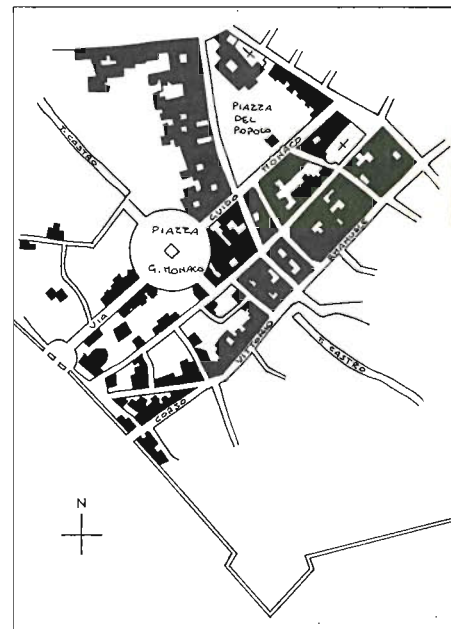
straordinaria via di comunicazione — la ragione, l'immagine stessa del progresso. Ed è a questo periodo, segnato da una repentina espansione dell'orizzonte geografico, come di quello politico e civile, che risale il primo *Piano regolatore* cittadino, punto di approdo di vivaci fermenti locali (non sempre disinteressati) e al tempo stesso banco di prova della nuovissima legislazione in materia di lavori pubblici.

L'elemento catalizzatore che fa imboccare ad Arezzo la via dello sviluppo, dopo un lungo periodo di immobilismo e di stagnazione, è senza dubbio la costruzione della ferrovia Firenze-Roma. Collocata in posizione piuttosto periferica nel vecchio Stato granducale, la città è stata tagliata fuori, negli anni cruciali, dalla corsa alle ferrovie, che hanno collegato il capoluogo toscano con Pisa, Livorno e Siena. Il progetto di una linea «da Firenze per Arezzo al confine pontificio», risalente al 1845, è stato approvato dal Granduca Leopoldo II nel 1852, ma le difficoltà tecniche incontrate nella valle dell'Arno e le ripetute sospensioni dei lavori ne hanno ritardato il sospirato completamento. Solo per una fortunata combinazione di circostanze il rapido susseguirsi dei mutamenti istituzionali fiorentini (il governo provvisorio del '59, l'annessione, la parentesi del governo autonomo toscano, infine l'inserimento nello Stato unitario) non interrompe i lavori. Nel 1863 viene attivato lo scalo di Monteverchi; l'anno successivo la posa dei binari raggiunge Arezzo ed il 16 marzo 1866 la stazione aretina può essere finalmente inaugurata. Alla fine dell'anno, completati i tratti successivi, è possibile collegare Firenze con Roma via Arezzo, Perugia, Foligno, Orte. Il treno diretto, in partenza da Firenze alle 8,15, raggiunge Roma alle 18,03.

La conformazione topografica della città (1), completamente racchiusa dalla cintura pentagonale delle mura medicee, ha naturalmente condizionato la localizzazione della stazione ferroviaria, che è stata realizzata all'esterno, a metà strada tra Porta Romana (o di S. Spirito) ed il Baluardo del Poggio del Sole, dirimpetto al mercato del bestiame. Il timore di una eccessiva deviazione dal tracciato e l'irregolare pendenza del suolo hanno sconsiglia-

to ai progettisti l'ingresso delle rotaie all'interno delle mura, dove non sarebbero mancate, peraltro, ampie zone inedificate (2).

Nasce così, fin dai primi anni dell'Unità (la localizzazione della stazione viene decisa, con largo anticipo, fin dal 1861), il problema di collegare la strada ferrata con il centro vitale della città (Corso Vittorio Emanuele, Piazza Grande, Piazza San Francesco, Piazza del Popolo), evitando ai passeggeri lunghi giri attorno alle mura. Come ben presto fa notare qualcuno sulle colonne della *Provincia di Arezzo*, «Tutti i sabati, per la maggior parte del giorno, la strada fra la Stazione e la



La zona sudoccidentale della città dopo l'apertura di Via Guido Monaco. Ricostruzione cartografica su pianta del 1882

Porta S. Spirito è affatto occupata da contadini e da bovi: così occupata che è per molti un vero sgomento, e per tutti una gran noia ed impiccio, il dover andare alla Stazione o il venire fra mezzo a tante zampe e tante corna...». Ma il mercato del bestiame, che più tardi verrà confinato in un vicino settore delle mura, tra i Baluardi di Porta Nuova e di San Ber-



Arezzo, 1870 circa. Panorama dalla collina del Pionta

nardo, non costituisce l'unico problema. I responsabili del governo locale sentono il bisogno, largamente condiviso dall'opinione pubblica cittadina, di adeguare ai nuovi tempi l'immagine complessiva della città, che conserva l'aspetto di un vecchio borgo medioevale, con le case addossate alla collina del centro storico, le strade strette e tortuose, le anguste botteghe che ostruiscono il passaggio per esporre la mercanzia, la carenza di edifici pubblici a carattere laico, di locali per la cultura e lo spettacolo, di alberghi degni di questo nome.

Si va facendo strada, insomma, un marcato orientamento verso l'avvio di una più intensa politica di lavori pubblici. Orientamento diffuso, anche se temperato dalle non floride condizioni della finanza locale e dalla presenza, all'interno dell'élite moderata che domina la vita politica cittadina, di radicati pregiudizi contro ogni «innaturale» ingerenza della mano pubblica nella sfera economica e sociale. La questione, destinata a riproporsi più volte nel corso della storia successiva, non si fossilizza, nell'immediato periodo postunitario, in un inconcludente conflitto teorico o ideologico. È la situazione sociale aretina, percorsa da fenomeni di disagio, di malcontento, di vera e propria esasperazione, a far pendere il piatto della bilancia. La caduta del governo granducale ha aggiunto infatti alla generale arretratezza dell'economia aretina — imperniata sull'agricoltura, su marginali attività di servizio, su poche imprese manifatturiere — due ulteriori elementi di crisi: la perdita di lucrose attività di commercio (lecite ed illecite) con le province limitrofe ed in particolare con lo Stato pontificio, su cui ha prosperato a lungo la Valtiberina, e la chiusura del Lanificio Militare detto «Il Purgio», fornitore delle Regie Truppe Toscane. La presenza di qualche centinaio di disoccupati del lanificio costituisce per diversi anni una costante preoccupazione per le autorità cittadine, che nelle peggiorate condizioni economiche individuano, un po' schematicamente ma con indubbio buon senso, l'origine di molteplici fenomeni di degenerazione sociale: dal dilagare dell'accattonaggio e dell'oziosità all'inten-

sificarsi di furti, ferimenti, grassazioni, rapine a mano armata (3).

In attesa di più radicali soluzioni del problema, quali l'apertura di nuove attività industriali — ostacolata a lungo dalla carenza di forza motrice a basso costo — i lavori ferroviari consentono, per qualche anno, di dare uno sbocco alla massiccia richiesta di occupazione. Ma attorno al 1866, completato il tratto aretino, il problema si ripropone in tutta la sua gravità.

Su questo retroterra economico e sociale si innestano dunque i numerosi progetti edilizi ed urbanistici elaborati negli anni successivi all'unificazione. Tra la fine del 1860 e l'inizio del 1861 vengono decisi l'allargamento di Via de' Bacci (ottenuto con la demolizione e la ricostruzione delle facciate dei palazzi situati sul lato meridionale); l'ampliamento di Via Valle Lunga (poi Cavour) all'innesto della Contrada del Bancaccio (ossia a fianco di Piazza della Badia), con contestuale demolizione delle stalle dei cavalli postali; l'abbattimento di Porta S. Spirito e la sua sostituzione con una Barriera. Con quest'ultimo progetto, lasciato cadere e portato a termine solo trent'anni più tardi, nel 1893, entra ben presto in concorrenza un'ipotesi alternativa, di ben più vaste proporzioni: quella di creare una nuova apertura nelle mura, di fronte alla stazione, e di tracciare una strada approssimativamente parallela a Corso Vittorio Emanuele, che dalla ferrovia conduca direttamente al centro cittadino.

Il primo studio operativo (4) — sia sotto il profilo tecnico-progettuale che finanziario — sottoposto all'esame del Municipio è, significativamente, quello elaborato dal facoltoso impresario aretino Giovanni Guiducci: un esempio tra i tanti di come l'iniziativa privata anticipi talora, e spesso condizioni, le scelte urbanistiche più delicate e rilevanti. Il progetto Guiducci, esaminato dal Consiglio comunale il 16 gennaio 1866, prevede la creazione di una nuova strada in linea retta dalla stazione a Piazza del Popolo, fiancheggiata dalla costruzione di edifici pubblici e privati; ipotizza un onere di 25 mila lire per l'acquisizione dei terreni (a carico del Comune) ed un investimento di 935 mila lire a carico

dell'impresa, che dovrebbe rivalersi godendo per 100 anni (sic) della differenza di imposizione che graverà sui nuovi fabbricati. Una speciale commissione comunale concorda con Guiducci — che peraltro è proprietario di buona parte dei terreni interessati — una serie di modifiche concernenti i tempi di rimborso e l'esecuzione di opere aggiuntive (copertura del Castro, apertura di una piazza). Ma nelle sedute del 26 e 27 marzo il Consiglio comunale, con improvviso colpo di scena, decide di troncane ogni rapporto con il proponente, appropriarsi del progetto e provvedere all'affidamento dei lavori per stralci, attraverso successivi appalti, sotto stretto controllo pubblico.

Il 4 aprile l'ingegnere comunale Antonio Garzi, coadiuvato dal collega Carlo Gatteschi, presenta al Consiglio comunale un *piano particolareggiato* della nuova strada: invariato il tracciato proposto da Guiducci, si precisa la spesa a carico del Comune (223 mila lire), l'estensione dei terreni da espropriare (due fasce di 30 metri ai lati della strada), l'ampiezza della copertura del Castro (115 metri). Nel frattempo si richiede la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, in modo da poter procedere all'esproprio dei terreni.

Il nuovo istituto giuridico che il Comune conta di adoperare — quello, appunto, dell'*esproprio per pubblica utilità* — è stato introdotto nel Regno neppure un anno prima, con la legge n° 2359 del 25.6.1865 (5). Oltre a fissare le indennità per gli espropriati (artt. 39 e 40), la legge contempla ai capitoli VI e VII del titolo II la possibilità per i Comuni superiori ai 10 mila abitanti di dotarsi, per esigenze di pubblico vantaggio, di salubrità, di comunicazioni o di ampliamento dell'abitato, di nuovi strumenti normativi: i *Piani regolatori edilizi* ed i *Piani di ampliamento*, vincolanti nei confronti dei privati, validi per 25 anni, equivalenti alla dichiarazione di pubblica utilità.

Ma l'agiata borghesia aretina — imprenditori, possidenti, professionisti — delude clamorosamente le aspettative del Comune. L'appello ad edificare lungo la nuova arteria cade nel vuoto, sia per la scarsa convenienza intravista dai potenzia-

li appaltatori, sia per una evidente resistenza del patriziato locale a contribuire con le proprie sostanze alla paventata decadenza di Corso Vittorio Emanuele, dove gran parte dei notabili possiede già una abitazione o un palazzo. Il progetto Garzi-Gatteschi si arena così fin dalle prime battute.

Ma la questione non cade nel silenzio. La stampa locale, assai sensibile agli interessi cittadini, tiene desta l'attenzione, pur prendendo atto delle difficoltà che si frappongono alla realizzazione del progetto. Diverse pubblicazioni a stampa (6) insistono nell'additare la nuova strada e la connessa espansione edilizia come chiave di volta dello sviluppo aretino. Nei primi giorni del 1867, pronunciando di fronte al Consiglio provinciale il rituale «Discorso sull'andamento economico ed amministrativo della Provincia», lo stesso Prefetto Andrea Calenda si fa portavoce di questo stato d'animo (e forse di qualcosa di più) con una insolita quanto esplicita esortazione agli amministratori comunali. «Compia il Municipio — sollecita il Prefetto — le opere intraprese; apra la strada già studiata, promessa e desiderata dal centro della città alla grande stazione della ferrata, la quale sarà come l'arteria principale di altre molte strade che alla storica città del medioevo aggiungeranno pure sembianze e vaghezze di comoda città moderna. Si porga così spazio, con profitto dell'erario comunale ed ornamento della città, a belli ed utili edifici... Attorno all'emiciclo che dovrebbe aprire la nuova strada si facciano giardini pubblici per diporto dei cittadini. Dentro l'emiciclo si serbi il posto pel monumento a Guido Monaco, sì che rapidamente passando i viaggiatori per la ferrata vedano da questa statua il nome della città...»

È la prima volta, per quanto ci risulta, che in un documento scritto il progetto della nuova strada della stazione viene as-

sociato alla campagna per l'erezione di un monumento all'ideatore della notazione musicale, lanciata dal Comune di Arezzo nell'agosto del 1864. Ma l'idea, anche se modificata e portata a compimento solo nel 1882, farà strada.

«Le difficili condizini economiche — ribadisce l'alacre Prefetto in una circolare ai Sindaci del 16 gennaio 1867 — cagionano privazioni e sofferenze sulle quali deve rivolgersi, innanzi tutto, l'attenzione dell'autorità... Il Governo dal canto suo toccò l'estremo limite delle sue attribuzioni... laonde occorre che gli sforzi del Governo siano sussidiati e completati dalle comunali rappresentanze... per modo che nulla rimanga negletto... ed ogni ostacolo sia removedo a spingere innanzi i lavori pubblici.»

Anche a non voler attribuire alla reiterata ingerenza prefettizia nelle faccende comunali più significato di quanto forse non possiede (7), sembra evidente che all'inizio del 1867 i sostenitori della nuova strada abbiano ormai trovato autorevoli interlocutori ai vertici della vita pubblica aretina.

Ed ecco farsi avanti, tra la fine di gennaio e l'inizio di febbraio, una nuova figura di professionista-imprenditore destinata a legare stabilmente il proprio nome all'impianto urbanistico cittadino. Architetto, ingegnere ferroviario di una certa fama, Giuseppe Laschi gode ad Arezzo di notorietà e prestigio per aver progettato e diretto i lavori in diversi tratti della linea ferroviaria e per aver «firmato» la stazione e la retrostante tettoia arcuata, realizzata in legno a copertura dei primi quattro binari. Il progetto che presenta al Sindaco Pietro Mori, e che raccoglie l'immediato consenso della Giunta municipale — avallato anche da un parere di congruità espresso con solerzia dall'ingegner Garzi (8) — è cosa assai diversa da una ennesi-

ma riproposizione della strada della stazione.

(continua)

Franco Rossi

Note

(1) Cfr. «Arezzo, 1863. In fede: Pietro Mori», *Notiziario Turistico*, n° 101, Novembre 1984.

(2) Secondo uno studio dell'ingegnere comunale, Antonio Garzi, la stazione avrebbe potuto essere costruita sulla riva del Castro, presso il Baluardo di Porta Buja, previa copertura del torrente, apertura di una nuova Porta, formazione di una piazzetta ed allargamento di Via Porta Buja.

(3) La situazione di insicurezza pubblica e di dilagante «criminalità sociale» ossia di reati contro il patrimonio, benché amplificata dalla stampa e dai vertici degli uffici pubblici, tocca in effetti, per almeno un decennio, livelli di guardia, e condiziona sensibilmente la vita cittadina.

(4) Anticipato, sotto l'aspetto tecnico, da uno studio commissionato dal Municipio all'Ing. Alessandro Del Vita, restato però senza sbocchi operativi.

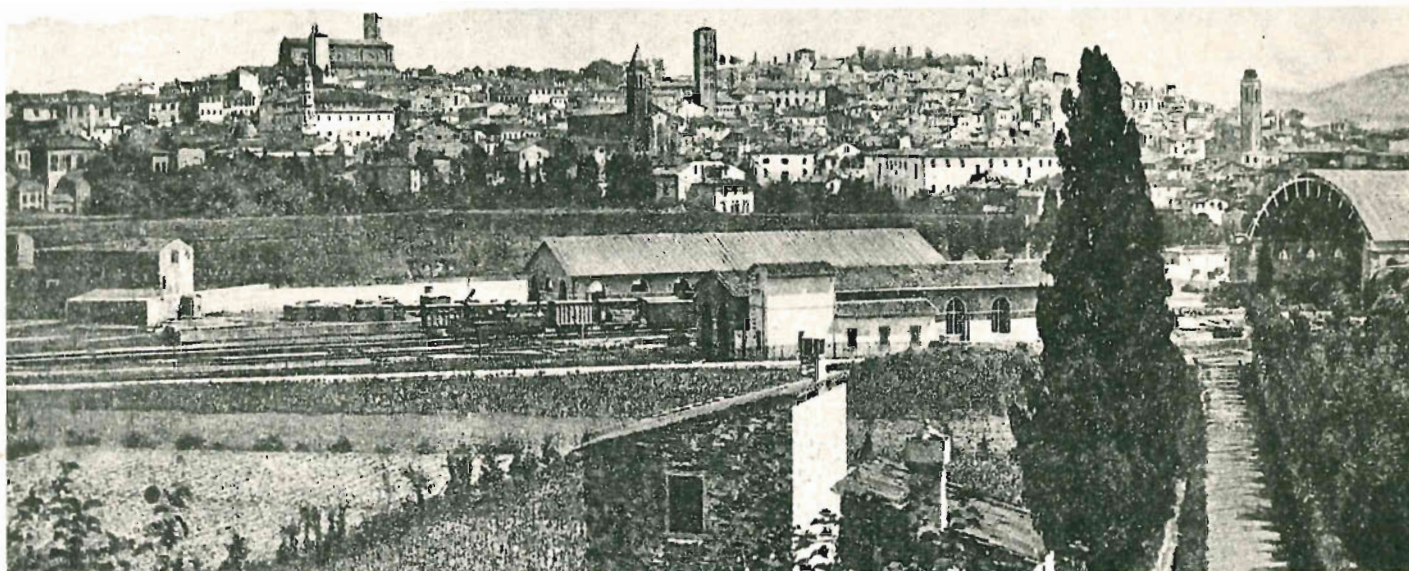
(5) Approvata dal Parlamento di Torino nel quadro dell'unificazione legislativa ed amministrativa del Regno, assieme ad un complesso di norme, codici e provvedimenti che va sotto il nome di «leggi unificatrici».

(6) *Sulle condizioni di Arezzo e sul mondo onde potrebbero essere migliorate, Arezzo, 1865; Intorno ad alcune deliberazioni del consiglio aretino...*, Arezzo, 1866.

(7) Ma lo faranno, e a più riprese, i contemporanei.

(8) Lo zelo dimostrato in questa circostanza esporrà l'ingegnere comunale ai lazzi della *Frustra Amministrativa*, secondo la quale il progetto Laschi sarebbe stato «segretamente coadiuvato da certo Perito frattacchiotto, che... ha sempre brigato e barcamenato in modo da rimanere con tutti socio d'industria. Egli è acerrimo nemico della *linea retta*, perché non apprese mai essere il più corto cammino da un punto all'altro...». In effetti l'ing. Garzi continuerà ad occuparsi del problema, ottenendo la sorveglianza dei lavori di via Guido Monaco e progettando la Barriera della stazione.

La stazione ferroviaria, con la tettoia abbattuta dopo i bombardamenti aerei del 1944.



IL PIANO REGOLATORE DEL 1867 / 2

STRADE CASE & AFFARI

di Franco Rossi

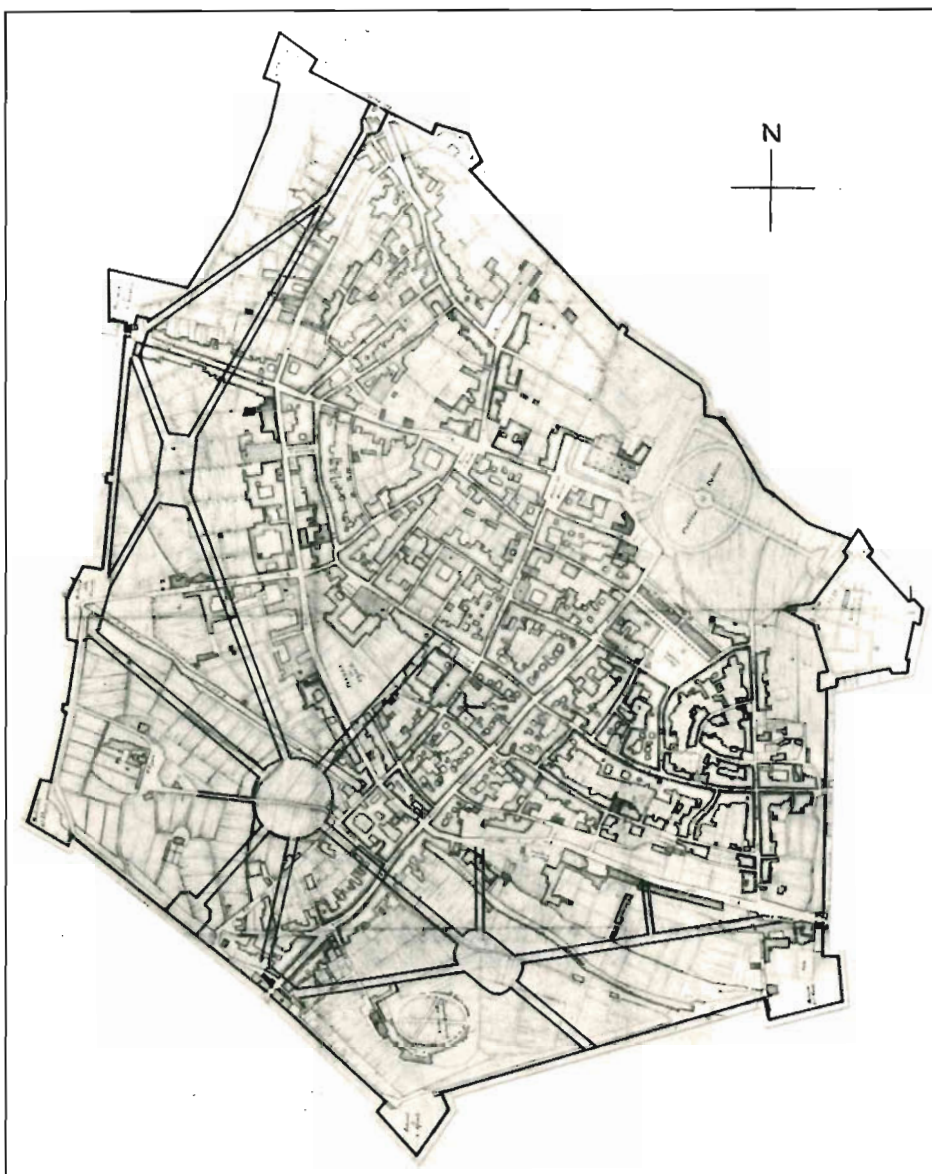
*La frattura fra il vecchio e il nuovo impianto urbanistico; cresce la rendita fondiaria.
La seduta del 9 febbraio 1867 approva il piano regolatore con 23 sì e 2 no.
Gli appalti dei lavori all'ing. Laschi e la stampa denuncia operazioni poco chiare.*

Il progetto che l'ingegner Giuseppe Laschi presenta al Municipio di Arezzo tra la fine di gennaio e l'inizio di febbraio 1867, preceduto dalle autorevoli «raccomandazioni» del Prefetto Calenda, appare fin dall'inizio — come abbiamo già avuto modo di rilevare (1) — cosa ben diversa da una ennesima riproposizione della strada della stazione.

L'ingegner Laschi ha evidentemente intravisto, ben comprendendone la portata, le sostanziali innovazioni introdotte dalla legge sull'espropriazione per pubblica utilità, emanata dal Parlamento di Torino poco più di un anno prima. L'operazione urbanistica che propone al Comune — e che riscuote l'immediata adesione del sindaco Mori e della Giunta municipale — è

l'adozione di un vero e proprio *Piano regolatore edilizio* (2). Un piano, cioè, fondato sulla creazione di una coerente orditura di strade e piazze, geometricamente disposte a valle di via Sacra (l'odierna via Garibaldi), attorno alle quali potrà svilupparsi con regolarità, in tempi e modi da stabilirsi, il futuro ampliamento edilizio aretino.

*Il Piano regolatore dell'ing. Laschi, approvato dal Consiglio comunale il 9.2.1867.
Ricostruzione sulla base di una pianta d'epoca.*



L'inserimento del piano nel preesistente tessuto urbanistico cittadino, a prima vista piuttosto violento, porta alle estreme conseguenze l'esigenza di rinnovamento e ribaltamento della tradizionale immagine della città. La disposizione geometrica, spaziosa, rettilinea, regolare della città da edificare segna una netta frattura con l'impianto urbanistico ereditato dal passato, attraverso la lenta sedimentazione dei secoli, delle culture, delle vicende storiche e delle trasformazioni sociali. A valle di via Sacra, facilitato dall'estrema rarefazione edilizia, l'ingegnere-urbanista disegna la trama della città che dovrà accogliere i viaggiatori della strada ferrata: moderna, laica, spaziosa, facilmente percorribile, costruita in modo da lasciare allo sguardo ampie prospettive.

L'operazione si ispira abbastanza apertamente alle trasformazioni urbanistiche avviate dopo l'Unità in diverse città italiane. Valga per tutte l'esempio della vicina Firenze, ove il trasferimento della capitale ha messo in moto un vasto programma di espansione e di riordino del vecchio impianto edilizio. La molla che innesca questo fervore progettuale non è, naturalmente, mossa soltanto da interessi di natura pubblica. Si afferma infatti proprio in questi anni, stimolato dalla crescita del tessuto urbano, un sensibile incremento della rendita fondiaria, in precedenza resa indifferenziata da uno sviluppo asfittico e tutto sommato casuale della città. L'aumento di valore del suolo, strettamente connesso alla progettazione di nuove strade, piazze, quartieri, tocca dapprima i terreni ineditati inclusi all'interno della cinta muraria, per poi interessare quelli situati lungo le principali direttrici di penetrazione (a fianco cioè delle strade regie fiorentina, romana e anconitana). L'apertura nelle mura di nuovi passaggi, la sostituzione di ampie barriere alle tradizionali porte, non risponde solo ad una esigenza di snellimento del «traffico»: ogni nuovo varco assottiglia il confine tra la città pro-

priamente detta e le abitazioni situate «fuori porta», considerate fino ad un recente passato estranee alla comunità urbana.

Un progetto delle dimensioni di quello proposto da Laschi (vedi scheda) non può essere realizzato che gradualmente, nell'arco di più di una generazione. A breve scadenza l'ingegnere propone l'apertura della strada destinata a collegare la stazione con il centro (che suggerisce di intitolare a Guido Monaco), facente capo non più a Piazza del Popolo, ma ad una Piazza San Francesco ampliata fino a raggiungere Via di Barota (l'odierna via Carducci). A metà strada tra Via Sacra e le mura, sulla sponda sinistra del torrente Castro, ipotizza la creazione di una grande piazza circolare da destinare al costruendo monumento europeo. Lungo la circonferenza della piazza e sui lati della nuova strada prevede la costruzione di fabbricati di civile abitazione e di uso pubblico, la cui realizzazione dovrebbe fornire buona parte delle risorse con cui finanziare l'intera operazione.

Il 9 febbraio 1867, riunito in seduta straordinaria in un'aula gremita di pubblico, il Consiglio comunale esamina la proposta di *Piano regolatore*, dopo aver ascoltato dalla voce del Sindaco la lettura di una memoria illustrativa redatta dal progettista. Le vicende successive della pratica, ed in particolare la riunificazione in un unico fascicolo di diversi documenti, hanno portato purtroppo alla scomparsa della relazione (3). Del progetto Laschi resta solo una scarna ossatura — la disposizione delle strade e delle piazze, le dimensioni ed i toponimi loro assegnati — nella verbalizzazione del segretario comunale. Sorte non dissimile è stata riservata alla cartografia, di cui resta solo una pianta, rinvenuta in Comune nel 1948 (4), in cui il piano Laschi è messo a confronto, per sovrapposizione, con una variante di poco successiva, suggerita dalla Deputazione provinciale.

Il dibattito in Consiglio comunale non registra — a giudicare dalla verbalizzazione — alcuna voce di esplicito dissenso, pur concludendosi con due voti contrari (su 25 votanti). L'esame preventivo effettuato dalla Giunta, i contatti intercorsi con il progettista, le notizie filtrate attraverso la stampa hanno evidentemente già messo i consiglieri in condizione di maturare un proprio giudizio. Messo a confronto con il precedente progetto Garzi-Gatteschi, il piano Laschi viene ritenuto «migliore del precedente», anche se in sede di deliberazione si richiedono due modifiche: la regolarizzazione degli sbocchi delle strade e la sostituzione della forma circolare con una più tradizionale forma quadrata per la piazza.

Una particolare attenzione è riservata dai consiglieri alle condizioni di accollo (ossia di appalto) cui viene dedicata, il 12 febbraio, una specifica seduta. I lavori di costruzione di Via e Piazza Guido Mona-

ADUNANZA STRAORDINARIA DEL CONSIGLIO COMUNALE DI AREZZO DEL 9 FEBBRAIO 1867.

PRESIDENZA DEL SINDACO SIG. CAV. PIETRO MORI

Il Sig. Cav. Sindaco fa presente al Consiglio la Giunta Municipale esser lieta di sottoporre al medesimo un Progetto, il quale quando venisse attuato sarebbe per tornare ad ornamento e decoro della città nostra, e farebbe pur partorire un altro utilissimo aspetto, quello cioè di procacciare lavoro alla classe operaia per un non breve corso di tempo.

Premesse queste acconcie parole si fa a leggere una Memoria dell'egregio Sig. Ing. Giuseppe Laschi in data de' 25 Gennaio p.p., con cui propone che innanzi a ogni altra cosa venga stabilito un *Piano regolatore edilizio* della città, e si faccia indi luogo alla costruzione della Strada e della Piazza, cui in ordine al Piano medesimo verrebbe dato il nome di Guido Monaco, perché in quella piazza appunto tratterebbesi di erigere il Monumento di quell'immortale nostro concittadino.

Coerentemente al predetto Piano regolatore, dovrebbero aprirsi le strade seguenti:

- 1) la *Strada Guido Monaco*, la quale dovrebbe esser larga 16 metri, e la quale dovrebbe muovere dalle mura urbane rimpetto alla Stazione della Strada ferrata, e venire a sboccare in Via Cavour tra la Piazzetta di San Francesco e il R. Teatro Petrarca;
- 2) la *Via Francesco Petrarca*, la quale dovrebbe esser larga parimenti 16 metri, e la quale dovrebbe muovere dall'antica Porta Buja da riaprirsi, e venire a sboccare tra il Baluardo di Porta Nuova e quello di San Bernardo, attraversando la Piazza Guido Monaco;
- 3) la *Strada Cesalpino*, la quale dovrebbe muovere dalla Porta San Lorentino e venire a sboccare nella stessa Piazza Guido Monaco;
- 4) la *Strada Pietro Aretino*, la quale dovrebbe muovere dalla Porta di San Clemente e venire a sboccare presso la Porta Buja;
- 5) la *Strada Francesco Redi*, la quale dovrebbe muovere dalla Porta di S. Spirito e sboccare presso la Porta Nuova;
- 6) la *Strada Giorgio Vasari*, la quale dovrebbe muovere dalla Porta di S. Spirito e venire a sboccare nella Piazza Guido Monaco.

Ciascuna di queste ultime strade dovrebbe esser larga 12 metri.

La Piazza Guido Monaco, la quale dovrebbe esser costruita quasi a metà della Strada di questo nome, dovrebbe esser circolare e d'una ampiezza presso a poco doppia di quella maggiore.

Altra Piazza verrebbe attraversata dalle Strade Francesco Petrarca e Francesco Redi.

Altra Piazza poi verrebbe attraversata dalle Strade Cesalpino e Pietro Aretino. Finalmente il nuovo Mercato dei Bestiami dovrebbe esser costruito tra il Baluardo di Porta Nuova e quello di San Bernardo.

Dopo aver designato per tal modo il Piano regolatore edilizio della città, il prefato Sig. Ing. Laschi dichiara che assumerebbe esso stesso in acollo la costruzione della Strada e della Piazza Guido Monaco, nonché la costruzione degli edifici che circondar dovrebbero l'una e l'altra; e ciò per la somma intorno di £ 224.000. Le spese di espropriazione bensì dovrebbero rimanere a carico della comunale Amministrazione.

(Omissis)

Il Sig. Cav. Sindaco pertanto propone il seguente:

Art.1. Il Piano Regolatore edilizio designato nella pianta che fa corredo alla Memoria del Sig. Ing. Laschi in data de' 25 Gennaio p.p. è approvato, salvo a regolarizzare per quanto è possibile gli sbocchi della strada, ed a sostituire altresì possibilmente la forma quadrata alla forma circolare della Piazza Guido Monaco.

Una tale proposta rimane approvata per alzata e seduta per voti fav.23 nonostante 2 contrari.

(Omissis)

Art.2. In luogo e vece del Progetto stato approvato colla consiliare Deliberazione de' 4 Aprile del decorso anno 1866, è approvata la costruzione della Strada e della Piazza Guido Monaco.

Una tale proposta rimane approvata per alzata e seduta per voti fav. 24 nonostante 1 contrario. Dopo ciò viene incaricata la Giunta Municipale di formulare le condizioni dell'accollo.

(Omissis)

co, quelli di allargamento di Piazza San Francesco e di apertura di una Barriera di fronte alla stazione, nonché la sistemazione delle vie collaterali — delibera infine il Consiglio comunale. — verranno affidati

mediante pubblici incanti. Spesa preventiva a carico del Comune (esclusa la copertura del Castro ed altre opere non previste): 224 mila lire, da pagare in quattro rate sulla base di stati di avanzamento.

LA FRUSTA AMMINISTRATIVA

GIORNALE SETTIMANALE

Arezzoli 14 Febbrajo 1867

Le dimostrazioni ben serie che si prevedevano contro il Municipio e meglio contro i pagati faccendieri e factotum sono per ora svanite per un piccolo colpo di stato (sic) eseguito da chi ne aveva interesse. Nella sera di Sabato (9) giorno designato per la dimostrazione fu convocato straordinariamente il Consiglio Comunale, ed a tamburo battente venne deliberato un lavoro che costerà all' Erario Comunale oltre dugento mila Lire. Queste a me sembrano cose da far fremere di sdegno ove si pensi che un' opera di tanta mole, considerata in relazione ai nostri mezzi, venne statuita senza che la maggior parte dei Consiglieri avessero agio di esaminare il progetto, dopo che da molti giorni si parlava di dimostrazione ed infine sotto la pressione di una moltitudine che (cosa insolita) invadeva e stipava letteralmente la Sala delle Adunanze ed impediva colla sua stessa non lusinghiera presenza la libertà della parola a quanti avessero voluto prender parte alla discussione. Lo ripeto son enormità questo da muovere a schifo gli uomini onesti. Vedremo che farà il Sig. Prefetto ah lo vorremo, come abblam veduto l' effetto delle sue circolari.

Entro sette anni l'accollatario dovrà costruire edifici di civile abitazione a fianco della strada e delle due piazze, eccettuato il lato di Piazza del Popolo, dove dovrà essere realizzato un loggiato che passerà al patrimonio comunale. Il Municipio si impegna inoltre a finanziare le spese di esproprio, cedendo all'appaltatore la somma di 131 mila lire oltre il convento di San Francesco, la chiesa di San Rocco ed il monastero della SS. Trinità «fino alla Misericordia» (5).

Andati deserti gli incanti del 3 e dell'11 aprile 1867, l'accollo dei lavori viene aggiudicato in via definitiva all'ingegner Lasci. Nel frattempo pesanti accuse di connivenza, di interesse privato, di speculazione a danno della collettività — veicolate dalle colonne del periodico locale *La Frusta Amministrativa* — cominciano a circolare in città. (continua)

Note

Franco Rossi

(1) Cfr. la precedente puntata su *Notiziario Turistico*, n°103, Gennaio 1985.

(2) Non un semplice *Piano di ampliamento*, dunque, come si sarebbero potuti definire, sulla base della nuova normativa, i progetti precedenti.

(3) All'Archivio di Stato di Arezzo, dove sono depositati i fascicoli degli *Affari d'Arte* della Comunità di Arezzo (buona parte, cioè, dei documenti inerenti l'attività dell'Ufficio tecnico comunale), risultano mancanti, perché riuniti in una filza irreperibile, i fascicoli del 1866 e del 1867 relativi a Via Guido Monaco. Solo il repertorio delle filze di appartenenza testimonia, ormai, l'esistenza delle carte in questione e la loro approssimativa consistenza.

(4) Sul fortuito ritrovamento della carta, cfr. Alberto Ceccherelli, *Il primo Piano regolatore di Arezzo*, Arezzo, 1980.

(5) Operazione, quest'ultima, resa possibile dai recenti provvedimenti di soppressione di numerosi ordini religiosi e dall'incameramento, con successivo passaggio ai Comuni e ad altri enti pubblici, dei relativi, cospicui beni patrimoniali.

IL PIANO REGOLATORE DEL 1867/3

IN GUIDO MONACO LA DIFFICILE ESPANSIONE

L'opposizione esplose fuori dalle sedi istituzionali. Violenta campagna dei radicali

L'affidamento all'ingegner Laschi del primo stralcio dei lavori previsti dal *Piano regolatore edilizio* del 9 febbraio 1867 — l'apertura, cioè, della nuova strada per la stazione, la creazione di Piazza Guido Monaco, l'ampliamento di Piazza San Francesco, la copertura del torrente Castro, l'edificazione lungo tutto il tracciato — non avviene, come abbiamo già anticipato, in modo indolore. Se in Consiglio comunale non si sono levate voci di aperto dissenso, in città cominciano ben presto a circolare pesanti accuse di connivenza, di interesse privato, di speculazione a danno della collettività.

Paradossalmente, l'opposizione al Piano regolatore, rimasta latente nelle sedi istituzionali, affianca, in un attacco concentrico alla maggioranza moderata che governa il Municipio, posizioni politiche, centri di interesse, correnti di opinione assai distanti, o per meglio dire antitetiche. Da un lato i conservatori più convinti, generalmente legati agli interessi della proprietà terriera, che guardano con occhio scettico e sospettoso ad ogni ipotesi di sviluppo «cittadino» o «industriale» e diffidano pregiudizialmente di qualsiasi ingerenza del potere pubblico nella sfera economica e sociale (1). Dall'altro le frange di opposizione radicale (2), che reagiscono all'isolamento e all'emarginazione con la violenza verbale e puntano ad orientare l'impiego delle risorse comunali verso progetti di maggiore utilità sociale (come l'adduzione di nuove acque in città, da utilizzare come forza motrice per l'impianto di opifici industriali).

È soprattutto dalle colonne de *La Frusta Amministrativa* (3) — la testata coincide perfettamente con il programma — che i radicali danno battaglia, per tutto il primo semestre del 1867, alla realizzazione del progetto Laschi. L'approvazione del Piano regolatore — rivela la *Frusta* — è avvenuta con un colpo di mano, senza mettere i consiglieri in condizione di giudicare il progetto, anzi sotto la pressione fisica e morale di una moltitudine che, evidentemente convocata ad hoc, «invadeva e stipava letteralmente la sala delle adunanze ed impediva con la sua stessa non lusinghiera presenza la libertà della parola», come è successo al consigliere Maggi, zittito dalle voci di disapprovazione del pubblico. «Sarebbe bene che quando si tratta di questo lavoro... si facesse sgombrare la sala e le adiacenze, onde tutelare la libertà del voto, grandemente

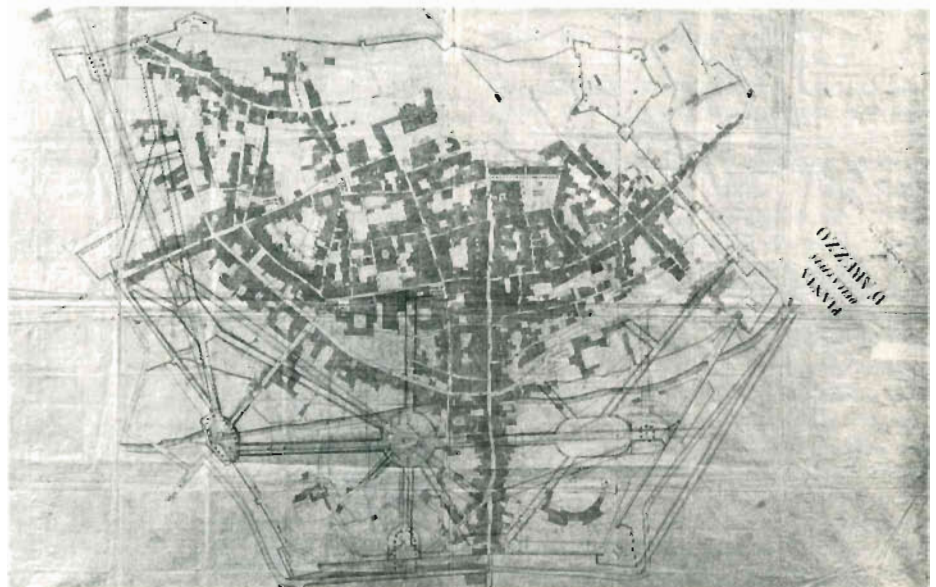
compromessa. Sarebbe bene che i pochi consiglieri che hanno le mani in pasta non aprissero bocca, e si ritirassero dalla sala».

Solo la «gaudente camorra» annidata nel palazzo comunale, e la schiera dei «faccendieri» che con l'accolto fiduciario ha spianato la strada ad un pugno di «avidissimi speculatori» — insiste il giornale nelle sue corrosive corrispondenze aretine — possono rallegrarsi per il varo di questa impresa «fastosa e inutile». «Il popolino, perduto, muore di fame, né ha speranza di meglio, ove non voglia emigrare in California; né con un lavoro ove appena si possono e si sono occupati una ventina di individui dell'intorno della città, è supponibile sperare e credere di sfamare alcune migliaia di disgraziati». Niente pane all'operaio, dunque, come risultato di tanto dispendio di risorse, ma solo un illusorio, momentaneo fuoco di paglia, che lascerà dietro di sé il deserto e nuova disoccupazione. Le sferzate della *Frusta*, ispirate e talora firmate da un «ingegnere possidente» (Del Vita? Guiducci? Non sappiamo) non risparmiano neppure l'aspetto tecnico-progettuale del «rovinoso progetto»: il tracciato di Via Guido Monaco, giudicato troppo obliquo, la ridicola forma della piazza, l'inutilità di una nuova apertura nelle mura, la nocività della copertura del Castro, l'insalubrità

della zona prescelta per l'espansione edilizia, l'eccessivo impegno finanziario che finirà per gravare nelle tasche dei contribuenti. «Anche a questo eravamo destinati noi Aretini: che un Ingegnere capo di Ferrovie venisse ad occuparsi delle nostre miserie».

Solo la chiusura del giornale, fatto segno da una pioggia di sequestri e di denunce, farà tacere, nell'estate del 1867, questa irriducibile opposizione. Intanto il Piano regolatore, superata senza apparenti danni la tempesta politica rovesciatasi sui suoi sostenitori, ha dovuto affrontare qualche altro scoglio di natura tecnico-procedurale. I lavori, iniziati nei primi giorni di marzo, sono stati interrotti dopo poco più di un mese, sia per il sopraggiungere di difficoltà nell'acquisizione bonaria dei terreni, sia per le «raccomandazioni» avanzate dalla Deputazione provinciale — organo di controllo sugli atti del Comune — attraverso l'ingegner Chiesi. Sospesi i lavori (iniziati piuttosto incautamente, visto che le procedure di perfezionamento sono solo all'inizio), l'ingegnere provinciale suggerisce di rendere il tracciato di Via Guido Monaco più perpendicolare alle mura, dare alla piazza una forma quadrata, aumentare gradualmente il livello della strada tra Via Sacra e Via Cavour, in modo da rendere Piazza San Francesco, ampliata fino al Teatro Petrar-

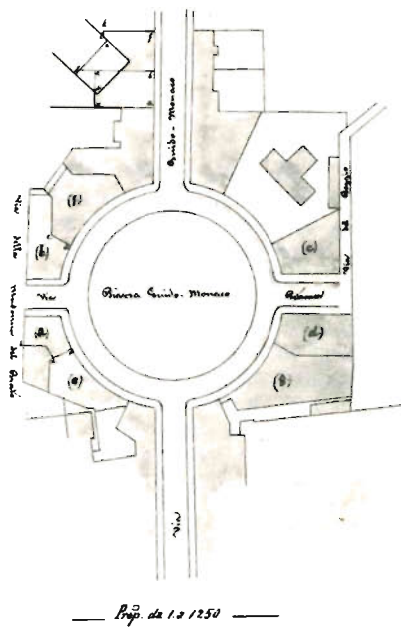
Pianta originale del piano regolatore 1867 (progetto Laschi). In sovrapposizione le modifiche proposte dalla deputazione provinciale



Comune di Arezzo

Ufficio Tecnico

Pianta dei Resedi che circondano la Piazza Guido Monaco



Progetto di capitolato per la vendita dei resedi attorno alla Piazza Guido Monaco (1881)

ca, quasi pianeggiante. Più adatta, cioè, al transito e alla fermata dei legni. Del complesso di modifiche proposte dalla Deputazione, che avrebbero comportato una maggior spesa di circa 100 mila lire, l'ingegner Laschi prenderà in considerazione solo l'ultima, fronteggiando con caparbia determinazione l'avversione pressoché generale alla piazza circolare.

I mesi successivi sono impiegati dalla Giunta municipale a convincere il Ministero dei lavori pubblici, piuttosto recalcitrante, ad estendere ai terreni laterali — quelli destinati ai fabbricati — la dichiarazione di pubblica utilità. L'8 settembre 1867 Vittorio Emanuele II emette il sospirato decreto. I terreni compresi entro una fascia di trenta metri ai lati di Via Guido Monaco possono essere espropriati forzatamente «qualora i proprietari ricusino di fabbricarli nel tempo e nelle forme determinate dal Municipio». Assessori e accolatari tirano un grosso sospiro di sollievo. Alla fine di ottobre il Consiglio comunale autorizza l'ingegner Laschi ad associarsi con l'impresario Giovanni Guiducci, figura non nuova nell'annosa vicenda di Via Guido Monaco.

L'inizio del nuovo anno — siamo ormai nel 1868 — apre una nuova fase nella travagliata vicenda del primo Piano regolatore aretino. Avviato a soluzione lo spinoso problema degli espropri, i lavori possono riprendere a pieno ritmo, in un clima di diffuso ottimismo. Nella zona a valle del torrente Castro già in primavera

il tracciato della nuova strada appare in stato di avanzata realizzazione. La Provincia di Arezzo, moderata interprete dei sentimenti dei moderati, può finalmente plaudire alla riuscita dell'iniziativa, ai vantaggi economici e commerciali che già si intravedono all'orizzonte, ai benefici igienici apportati dalla copertura del Castro, alla prevedibile espansione edilizia. In Municipio ci si preoccupa invece per gli impegni finanziari che la ripresa dei lavori riporta di attualità. Il rifiuto opposto da vari istituti di credito spinge gli amministratori comunali a finanziare l'opera con l'apertura di un prestito popolare di 500 mila lire. Il primo maggio inizia l'emissione delle cartelle al portatore di 200 lire, garantite con interesse netto del 6 per cento, estinguibili in 25 anni.

Nel giro di un paio d'anni, tra il 1868 ed il 1870, i lavori stradali vengono portati a termine. A valle, dalla Barriera della stazione fino all'imbocco della piazza, il tracciato della nuova arteria è stato realizzato tra i campi, nella vasta zona denominata Prato della Giustizia, un terreno comunale dove fino al XVI secolo si sono eseguite le sentenze capitali. L'unico fabbricato sfiorato dai lavori è stato, in questo settore, l'ex chiesa di San Michele Arcangelo, manomessa da oltre un secolo. La costruzione della piazza — in cui dovrebbero innestarsi, secondo il piano regolatore, sei strade — ha interrotto la vecchia Via del Poggio, ripristinata all'imbocco del primo tronco di via Petrarca. Immediatamente a monte della piazza, l'alveo del torrente Castro è stato racchiuso da una gran volta a botte, che ne ha prolungato la copertura dall'ospedale di Santa Maria Sopra i Ponti alla zona del mattatoio. A partire dall'incrocio con Via Sacra (l'odierna via Garibaldi), raggiunta

Via Guido Monaco attorno al 1880 prima della sistemazione del Monumento



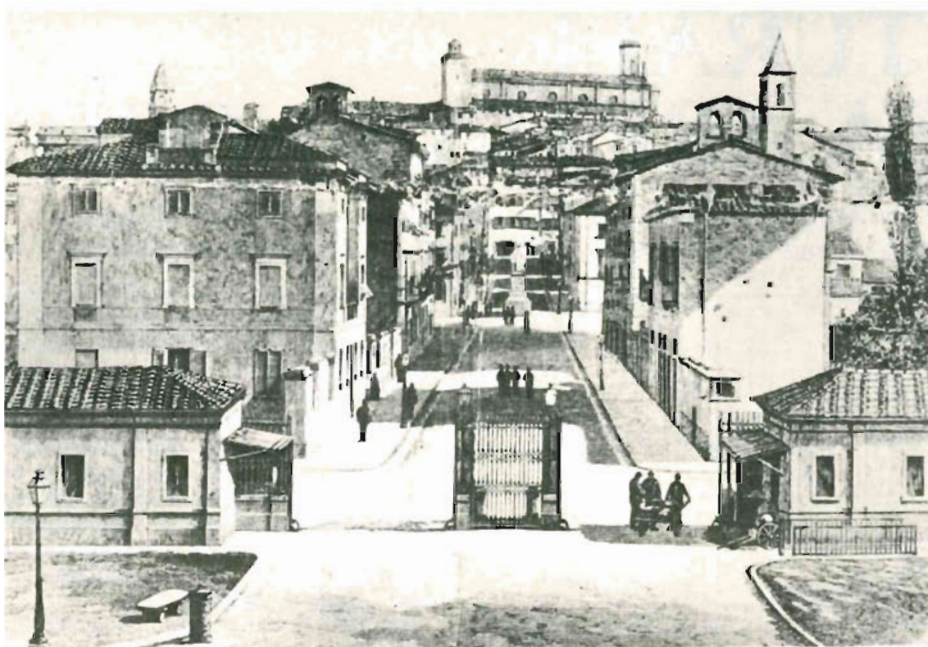
LA FRUSTA AMMINISTRATIVA
GIORNALE SETTIMANALE

Arezzo li 13 Marzo 1867

Batti, batti, picchia, picchia i magni lavori per la nuova strada e Piazza di Guido Monaco sono incominciati, ma in guisa tale che era assai meglio non avessero avuto principio. Non posso augurarmi alcunché di buono per la Città né di utile pel povero popolo quando scorgo frammischiarsi anche in questo affare i soliti faccendieri (con altro nome non oso chiamarli per tema del Fisco) faccendieri ignobili che fanno servire le cariche che dovrebbero essere gratuite soltanto ai loro fini ed ai loro guadagni. Non ho poi parole sufficienti a deplorare la mancanza di coraggio civile di quei Consiglieri Comunali onesti e volenterosi i quali si lasciano guidare ed imporre da una consorteria di pochissimi senza protestare apertamente e dimettersi in massa. L'aver principiato i lavori per mezzo di un acollo fiduciario è stato un errore e più che un errore una colpa gravissima

perocché la popolarità non si accetta né si riacquista secondando avidi speculatori, gettando denari in buffoni e Taidi, ed accarezzando lenoni e cortigiani, ma facendo l'interesse vero del popolo, sprezzando gli adulatori falsi e vigliacchi e mostrandosi di virili propositi. Il popolo Aretino comprende benissimo a quale indirizzo vanno queste parole.

abbattendo alcune case ed una parte dell'ex convento di San Marco Nuovo (situato a fianco di quello della SS. Trinità), si è dovuto far ricorso, seppure in misura limitata, ad alcune demolizioni. A monte



Via Guido Monaco nel 1882 all'inaugurazione del Monumento

dell'incrocio il tracciato di Via Guido Monaco ha infatti completamente inglobato Via della Succia e gli edifici situati sul suo lato destro, tra i quali la chiesa di San Rocco, da cui sono stati preventivamente asportati alcuni affreschi del Vasari. All'altezza di Via Beccheria è stata infine operata la demolizione più vistosa: quella di buon parte del quattrocentesco convento dei minoriti, addossato alla chiesa di San Francesco, che si prolungava fino a Via Cavour, e sui cui resti sono stati realizzati lo sbocco superiore di Via Guido Monaco e l'allargamento di Piazza San Francesco.

Nell'estate del 1870 il Municipio prende in consegna la nuova strada e ne realizza l'impianto di illuminazione. A partire da questo momento il rapporto tra l'amministrazione comunale e gli accollatari va rapidamente deteriorandosi, fino a sfociare nell'apertura di un contenzioso assai aspro, che vedrà persino, nel gennaio del 1871, le dimissioni dell'intera Giunta municipale.

L'occasione in cui si incrina il rapporto fiduciario con i due impresari, protrattosi per quattro anni, è la scadenza della terza rata di pagamento. Guardandosi intorno e facendo un bilancio realistico della situazione, gli amministratori comunali sono costretti a prendere atto che la previsione più importante del Piano regolatore — la costruzione di due fasce di fabbricati da Piazza San Francesco alla stazione — non potrà essere realizzata che in minima parte. L'edificazione, a differenza dei lavori stradali, è stata portata avanti assai lentamente; i terreni, che gli accollatari pensavano di rivendere a caro prezzo (10 lire a metro quadrato) sono rimasti in attesa di compratori; le abitazioni già costruite stentano a trovare acquirenti, mentre la popolazione cittadina stagna e l'immigra-

zione dalla campagna è scoraggiata dall'istituzione del *dazio-consumo* (4). «L'ingegner Laschi — scrive con amaro stupore l'editorialista della *Provincia* — persona d'altronde stimabilissima ma facile ad illudersi, quanto si mostrò magnifico nelle parole, altrettanto è stato scarso nei fatti».

Nonostante la disillusione, che accende vivaci contrasti anche all'interno dell'amministrazione comunale — con l'inizio del 1871, decaduto il Sindaco Mori dalla carica, si è aperto un lungo periodo di interregno — non si giunge però alla rottura definitiva. Una transazione raggiunta nel giugno 1871 consente di modificare i contratti di acollo stipulati cinque anni prima e garantisce al Comune la possibilità di proseguire in proprio, una volta cessati gli obblighi degli impresari, il completamento dell'espansione edilizia sui terreni già espropriati. Un decennio più tardi, nel 1882, in occasione dell'inaugurazione del monumento a Guido Monaco, restano ancora da edificare alcuni settori della piazza e qualche resede nei dintorni del piazzale della stazione. Ma il nucleo più vitale del progetto dell'ingegner Laschi — deceduto nel 1876 — è ormai divenuto un elemento stabile dell'impianto urbanistico che l'Ottocento aretino tramanderà ai giorni nostri.

(Le puntate precedenti sono state pubblicate nei nn. 103 e 104).

Franco Rossi

Note

(1) Cfr., per una illuminante disamina dei pregiudizi economici e sociali nei confronti dello sviluppo industriale e dell'intervento pubblico nella sfera dell'economia, gli articoli dedicati da *La Provincia di Arezzo* all'impianto di

nuove attività industriali (Maggio-Giugno 1868).

(2) Definizione necessariamente generica, che abbraccia un articolato (e ancora confuso) movimento di opinione in cui confluiscono, a livello locale, elementi liberal-democratici, progressisti, anticlericali, massoni, azionisti, repubblicani, che solo più tardi si identificheranno in gruppi e partiti ben individuabili.

(3) Periodico settimanale, stampato in Bibbiena, editore e gerente responsabile Pompilio Macconi. Anticonformista, polemico, estremamente incisivo, dà voce ai radicali aretini dal gennaio al luglio 1867. Trasferito ad Arezzo e passato di mano, viene messo a tacere nell'estate dello stesso anno. Riappare nel 1869 con la testata *La Nuova Frusta*, profondamente trasformato nell'impostazione e nell'orientamento politico.

(4) Tra il 1861 ed il 1871 la popolazione residente entro le mura (compreso il sobborgo di Santa Croce, che si protende fuori di Porta Colcitrone) è passata da 11.081 a 11.154 abitanti, con un incremento dello 0,6%, contro una crescita dei residenti nelle frazioni e nelle case sparse del 7,8%.

BIBLIOGRAFIA E FONTI

P.P., *Sulle condizioni di Arezzo e sul modo onde potrebbero essere migliorate*, Arezzo, Tip. Bellotti, 1865.

Intorno ad alcune deliberazioni del Consiglio aretino nella formazione del Bilancio preventivo per il corrente anno, Arezzo, Tip. Bellotti, 1866.

Andrea Calenda, *Discorso sull'andamento economico e amministrativo della Provincia d'Arezzo*, Firenze, Tip. dell'Associazione, 1867.

Giovambattista Ristori, *Nuova Guida della città di Arezzo*, Firenze, Tip. Cellini, 1871.

Paola Maria Marchi, «Arezzo e la sua provincia negli anni successivi all'Unità», in AA. VV., *La Toscana nell'Italia unita. Aspetti e momenti di storia toscana. 1861 — 1945*, Firenze, URPT, 1962.

Angelo Tafi, *Immagine di Arezzo. Guida storico-artistica*, Arezzo, BPE, 1978.

Andrea Andanti, «L'apertura di via Guido Monaco», *Bollettino d'informazione della Brigata Aretina Amici dei Monumenti*, n. 27, Marzo 1979.

Alberto Cèccherelli, «Il primo piano regolatore di Arezzo. 9 Febbraio 1867», *Rotary club arezzo est*, n. 901, Maggio 1980.

Pierangelo Casini, «Dall'Unità d'Italia al primo dopoguerra», in AA. VV., *Progetti e trasformazioni edilizie in Arezzo dal periodo napoleonico ad oggi*, Arezzo, 1980.

Camillo Brezzi, «Lineamenti della vita socio-economica aretina alla fine dell'Ottocento», in *La banca come fattore di sviluppo dell'economia. Analisi socio-economica nel centenario di fondazione della BPE*, Arezzo, 1982.

Comune di Arezzo — Ufficio stampa, *Piano regolatore edilizio della città — 1867*, Documenti per la storia urbanistica di Arezzo, fasc.1, Arezzo, 1983.

La Provincia di Arezzo, 1866/82

La Frusta Amministrativa, 1867

La Nuova Frusta, 1869/71

ASA, Comunità di Arezzo, Affari d'arte, 1866/81

Comune di Arezzo, *Deliberazioni del Consiglio comunale*, 1866/82

MOMENTI DELLA VICENDA URBANISTICA ARETINA

LA SVOLTA DEGLI ANNI '90

di Franco Rossi

*Dallo sviluppo dei primi sobborghi alla dissoluzione della «città murata»
I democratici al governo del Comune: nasce l'illuminazione elettrica
La demolizione di Porta S. Spirito. Il piano regolatore dell'ingegner Umberto Tavanti*

È databile attorno all'ultimo decennio del secolo scorso, in concomitanza con un profondo rivolgimento degli equilibri politici locali, la seconda fase espansiva dello sviluppo urbanistico aretino successivo all'Unità (1). Portata a termine con una certa fatica l'espansione edilizia lungo la nuova arteria Guido Monaco e attorno all'omonima piazza, assicuratasi il potenziamento dei collegamenti ferroviari, la città sembra riacquistare, tra la fine degli anni '80 e la soglia del nuovo secolo, un ritmo di crescita ed un dinamismo progettuale piuttosto marcati.

È in questo periodo, denso di mutamenti e di colpi di scena nell'assetto politico e sociale della comunità aretina, che per la città murata inizia un processo — lungo ma inarrestabile — di progressiva dissoluzione. La crescita dei sobborghi di Saione, di Santa Croce e di San Lorentino, l'apertura di nuovi varchi nella cinta medicea, la sostituzione di ampie barriere alle tradizionali porte cittadine, il ripetuto sbassamento di ampi tratti di mura, la pianificazione dello sviluppo edilizio a valle del torrente Castro, segnano altrettante tappe in un'unica direzione. Verso il superamento, cioè, della secolare concezione della città chiusa, delimitata da ben definiti limiti fisici: una concezione contro la quale urtano non solo la pressione dell'incremento demografico (2), ma anche i corposi interessi della rendita fondiaria, tesa alla creazione di nuove aree fabbricabili, dentro e fuori le mura cittadine.

L'espansione dell'abitato lungo la strada provinciale romana, all'esterno della linea ferroviaria Firenze-Roma, ha indotto il Municipio ad adottare, fin dal 1886, un piano regolatore per il sobborgo di Saione (3). Elaborato dall'ingegnere capo dell'ufficio tecnico comunale, Antonio Garzi, il progetto interessa una fascia di un centinaio di metri lungo la strada romana (l'odierna via V. Veneto), nel tratto compreso tra «La Casina», podere a ridosso della linea ferroviaria, e la «Casa Menchini». Approvato con regio decreto il 17 giugno 1886 e valido per i successivi 25 anni, il piano (l'equivalente di un ordinario piano particolareggiato) disciplina l'allineamento delle nuove costruzioni, le ri-

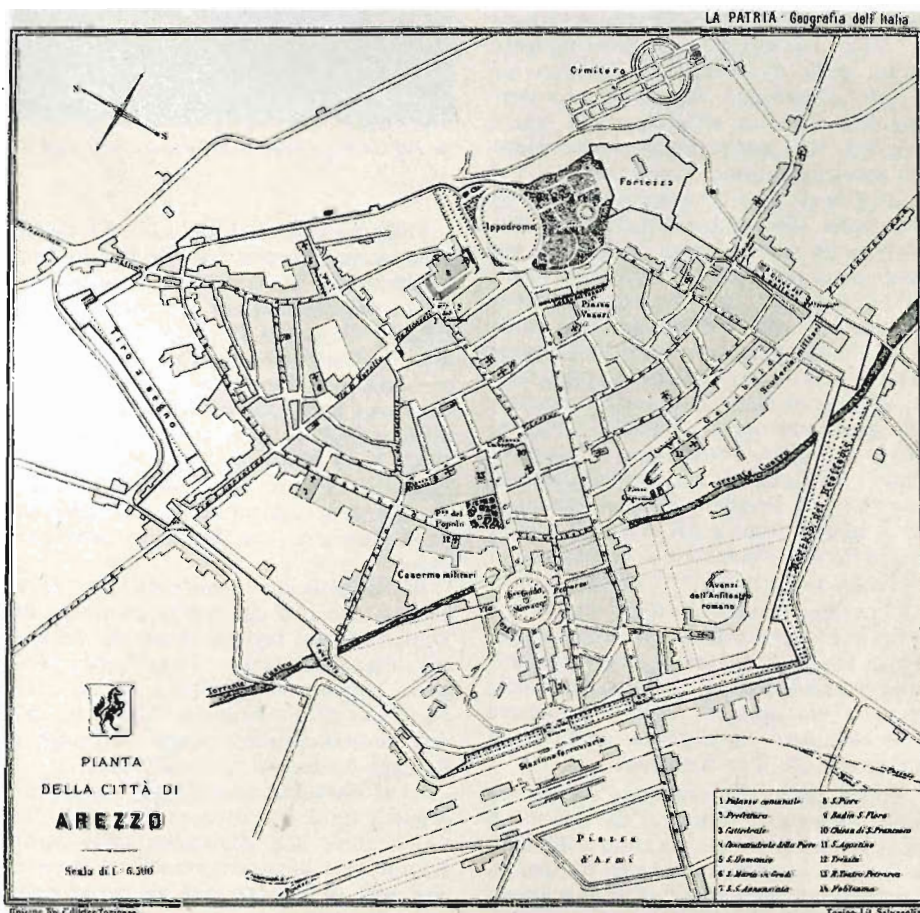
spettive distanze dalla strada principale, il livello a cui situare gli ingressi ai piani terreni degli edifici.

Esigenze non dissimili, legate allo sviluppo del sobborgo di Santa Croce-Fonte Veneziana e alla necessità di facilitare il transito hanno spinto il Comune, nel 1890, all'abbattimento di porta Colcitro-ne, sostituita da una barriera daziaria. Definita dai contemporanei «di pessimo disegno, estremamente bassa e stretta» (4), è questa la prima delle quattro porte originarie della cinta medicea a scomparire per sempre. Nel secolo della fotografia

solo un acquerello attribuito all'ingegner Tavanti ne ha tramandato ai nostri giorni un'incerta immagine d'epoca.

Ma porte e mura cinquecentesche non sono le uniche illustri vittime travolte dall'incalzare del nuovo secolo. Altri tradizionali baluardi della vita aretina vengono espugnati e demoliti nel corso dell'ultimo, convulso decennio dell'Ottocento. Tra il '92 e il '93 un nuovo blocco di forze politico-sociale, espressione della nascente borghesia imprenditoriale, commerciale e professionale, strappa il controllo del governo locale e la rappresentanza

Pianta della città di Arezzo, 1895. La Patria-Geografia dell'Italia. Torino, UTET,



parlamentare alla Camera alla oligarchica consorceria moderata che con l'appoggio della gerarchia ecclesiastica e dell'aristocrazia terriera ha ininterrottamente egemonizzato la vita cittadina a partire dalla creazione dello Stato unitario (5).

La lotta, condotta senza esclusione di colpi, si è protratta per almeno due decenni. Determinata e pugnace, ma divisa all'interno tra componenti alquanto eterogenee — azionisti, repubblicani, anticlericali, massoni, radicali, protosocialisti — l'opposizione democratico-progressista ha eroso anno dopo anno il potere dei moderati, dando vita ad una convulsa ma incisiva rete di giornali (6), circoli, associazioni. La *Società Operaia*, controllata fin dalla nascita da elementi moderati e conservatori, con spiccate simpatie monarchico-clericali, è il primo centro di potere cittadino conquistato dall'opposizione laico-progressista, che a partire dagli anni '70 ne ha orientato l'attività in senso spiccatamente sociale (7). Nel turno elettorale del 1881 i moderati hanno visto bocciato, per la prima volta dal 1867, il deputato Enrico Fossombroni, scavalcato dal radicale avvocato Severi, confermato nella successiva legislatura 1882/'86.

Nel 1892, in coincidenza con l'inizio dell'era giolittiana, i radical-democratici

aretini ottengono un successo schiacciante riuscendo ad eleggere alla Camera tutti i loro candidati. Il collegio di Arezzo vede tornare stabilmente sui banchi dell'*Estrema Sinistra*, dove sarà confermato fino al 1904, l'avvocato Giovanni Severi, ex garibaldino, combattente a Mentana contro i papalini, consigliere comunale e provinciale, tenace candidato dei democratici negli anni in cui il moderato conte Fossombroni rastrellava i due terzi dei suffragi elettorali. Le elezioni dell'agosto 1893, effettuate con il sistema del «frazionamento» (8), segnano infine il crollo definitivo dei moderati ed il ribaltamento della maggioranza municipale, che sarà guidata fino al 1900 dal sindaco Guglielmo Duranti. «I risultati della votazione avvenuta domenica — commenta l'editoriale de *L'Appennino* — segnano nella storia della città nostra una pagina che rimarrà. Una coalizione di uomini potentissimi per censo, per influenze, per rapporti, per numero, che da venti anni imperava superba sulle cose del paese, fu nel volgere di poche ore disfatta».

Un nuovo soggetto politico irrompe dunque, all'inizio degli anni Novanta, sulla ribalta cittadina. Rispetto alla precedente consorceria moderata, la nuova maggioranza democratica non esprime un

netto avvicendamento di ceti sociali (reso ancora impossibile da un sistema elettorale oligarchico e censitario), quanto piuttosto un mutamento di equilibri — profondo e per certi aspetti irreversibile — all'interno della borghesia aretina. L'avanzata democratica fa perdere terreno (e con esso cariche, privilegi, potere) alla proprietà terriera e all'aristocrazia monarchico-clericale, sopravvissuta a tutti i mutamenti di regime; legittima e porta alla luce interessi, aspirazioni e valori nuovi, espressi dagli strati più dinamici della borghesia cittadina e dai settori più consapevoli del nascente movimento operaio.

Nel complesso, l'ultimo decennio del secolo vede insomma la vita cittadina riacquistare una notevole spinta propulsiva. Alla ripresa della crescita demografica fa riscontro una maggior diffusione di attività manifatturiere, il radicamento delle prime lavorazioni di tipo industriale, la nascita di numerose cooperative di produzione e lavoro. Se la campagna resta pressoché congelata nella sua arretratezza — complici il frazionamento della proprietà fondiaria, l'imperante sistema della mezzadria, l'estrema povertà dei lavoratori agricoli, il disinteresse della proprietà per le opere di miglioria — la città mostra ben presto i segni evidenti della ripresa.



A sinistra: Esterno di Porta S. Spirito nel 1893, prima dell'abbattimento (fototeca E.P.T. Arezzo)
Sotto: Porta Colcitrone nel 1890 prima della demolizione. Acquarello di U. Tavanti



La prima e più appariscente realizzazione dell'amministrazione Duranti — l'impianto dell'illuminazione elettrica in sostituzione di quella a petrolio — dà anche visivamente, agli aretini dell'epoca, la misura tangibile del cambiamento. L'operazione, che la maggioranza democratica porterà a vanto (non senza motivo) della propria modernità ed efficienza, viene condotta a termine, in effetti, con rapidità e perizia. Inserita nel bilancio 1894, il primo presentato dalla nuova giunta, l'elettrificazione viene approvata dal consiglio comunale nelle sedute del 9 e 17 luglio dello stesso anno. Nei dodici mesi successivi, scartata l'ipotesi antieconomica di costruire una centrale idroelettrica lungo il corso dell'Arno, viene stipulato il contratto di concessione con la ditta *Reinacher & Ott* di Milano, si individua il terreno per l'impianto dell'officina elettrica tra la sponda sinistra del torrente Castro ed il Poggio del Sole, si prolunga di 60 metri il tronco iniziale di via Petrarca per collegare la centrale al sistema viario principale, si allaccia l'intero impianto di illuminazione pubblica alla rete delle nuove condutture elettriche.

Il 14 luglio 1895, alle 9 di sera, le dinamo installate in via Petrarca, azionate da turbine a vapore, inviano la loro energia alla rete cittadina. Alla luce delle 390 lampade a incandescenza disseminate lungo le sue strade, Arezzo si lascia alle spalle un'epoca. Ancora un anno, e comincerà a circolare in città un altro simbolo dell'incalzante progresso tecnologico: la prima automobile con motore a scoppio, condotta dal professor Borghini, inconsapevole pioniere di uno stile di vita che imporrà al tessuto cittadino più di una manomissione.

Ma anche i *legni* a trazione animale — carrozze, carri, carretti di ogni tipo e dimensione — fanno valere le loro esigenze. L'entrata in città di porta S. Spirito, adeguata quando immetteva in aperta campagna, si è andata trasformando in una autentica strozzatura da quando l'espansione del sobborgo di Saione, pianificata come abbiamo visto fin dal 1886, ha intensificato il transitto attraverso la cinta muraria. Si è fatta strada, di conseguenza, la convinzione che solo un drastico allargamento della porta — o magari una sua completa demolizione — possa dare alla città uno sbocco adeguato in direzione del nuovo quartiere. L'apertura di un più ampio varco nelle mura è ritenuta indispensabile anche sotto il profilo igienico-sanitario: l'umida e malsana contrada di S. Spirito, concentrata lungo il tratto inferiore di Corso Vittorio Emanuele e nei due bracci dell'angusta via circondaria interna, verrebbe sensibilmente risanata (o almeno così si ritiene) da un maggior afflusso di luce e di ventilazione. Ma il progetto per la «sistemazione» della porta, approvato dal consiglio comunale fin dal 1891 (9), si insabbia per un paio d'anni tra le pastoie burocratiche. Solo nel 1893,

ottenuta la dichiarazione di pubblica utilità e incalzato dalle attese di numerose cooperative cittadine (muratori, scalpellini, falegnami, fabbri), il Municipio decide di mettere concretamente mano ai lavori.

Valutati i differenti progetti stesi dall'ingegner Umberto Tavanti, capo dell'ufficio tecnico comunale, si è optato nel frattempo per la completa demolizione della porta e dello stanzone che lo sovrasta, l'apertura nelle mura di un varco di 12 metri di larghezza, l'erezione di una barriera in ferro battuto, la sistemazione in pietra dei due bastioni laterali. Ma all'ultima ora, quando i lavori stanno per iniziare, l'architetto Del Moro, direttore dell'ufficio regionale per la conservazione dei monumenti, provoca l'intervento del Ministero dell'istruzione pubblica, che oppone il proprio veto. Paradossalmente, l'intervento del conservatore unifica ed elettrizza, sotto la bandiera del lesò autogoverno, i più disparati sostenitori della demolizione: dalla giunta municipale moderata, in procinto di uscire di scena, all'opposizione democratica, dalle cooperative operaie alla stampa. Il foglio radicale *L'Appennino* irride le ragioni d'arte e di storia addotte in difesa del «barocco capannone», individuando nell'intervento statale uno scoperto boicottaggio a danno delle cooperative di lavoro. Alla Camera, nella tornata del 10 giugno 1893, i deputati aretini Severi e Mercanti attaccano violentemente la «scorretta ingerenza» dell'architetto Del Moro, ottenendo dal sottosegretario all'istruzione una serie di assicurazioni che nei fatti equivalgono ad una resa. Alla fine di giugno, revocato il veto ministeriale, porta S. Spirito cade sotto i colpi di piccone.

Nonostante la vena iconoclasta messa

in luce in questa circostanza, i democratici finiscono comunque per legare la propria esperienza di governo ad un serie di interventi di sistemazione urbanistica e di recupero edilizio di tutto rispetto. È il caso della definitiva sistemazione a pubblico passeggio della parte superiore del Prato e della Fortezza medicea, avviata nel 1896 dopo la donazione al Comune da parte della famiglia Fossombroni, o della completa ristrutturazione dell'ex convento di S. Margherita, in via Porta Buja, trasformato in *Scuola Normale e Femminile* (oggi Istituto magistrale).

In questo clima di ripresa dell'intervento pubblico, di risveglio progettuale, di disponibilità al cambiamento, si inquadra il *piano regolatore della zona meridionale della città* redatto dall'ingegner Umberto Tavanti nel dicembre 1893 (10). Destinato a regolare un'ampia zona compresa tra il torrente Castro e le mura cittadine a mezzogiorno, il progetto dell'ingegnere capo contempla la creazione di cinque nuove strade, di impianto rigorosamente geometrico, oltre alla sistemazione dell'imbocco di Corso Vittorio Emanuele all'altezza della nuova barriera di S. Spirito. In parallelo, ipotizza la formazione di due vaste zone edificabili, controllate dalla mano pubblica, da immettere nel mercato in seguito alla saturazione delle aree di via Guido Monaco.

Riacciandosi al piano regolatore del 1867, di cui mostra di aver assimilato impostazione e filosofia, Tavanti propone di completare l'asse viario di via Petrarca, estendendo sia verso il baluardo di Porta Buja che in direzione opposta i due tronchi di strada che si dipartono, incompiuti, da piazza Guido Monaco. Per superare le difficoltà connesse alla realizzazione del

Progetto per la cancellata della barriera V. Emanuele. ASA, Affari d'arte, 1895, F.81



tratto compreso tra via Madonna del Prato ed il Corso (espropri, demolizione di interi comparti, evacuazione dei residenti) suggerisce di tralasciare questa porzione di strada, realizzando nell'immediato il tratto compreso tra il Corso e le mura di San Bernardo (corrispondente all'odierna via Crispi). La zona edificabile così creata, in un terreno ad andamento pressoché pianeggiante, disporrebbe di una comoda strada di 16 metri e di un adeguato sbocco ad ambedue le estremità.

Circa 80 metri a sud di Corso Vittorio Emanuele, dovrebbe innestarsi su via Petrarca, ad angolo pressoché retto, la seconda strada prevista dal piano, destinata a collegare la via circondaria interna con piazza S. Agostino (coincidente, quindi, con l'odierna via Margaritone). Di importanza e larghezza più limitate (12 metri),

priva di comunicazione diretta e condannata ad uno stato di semi-abbando. L'apertura della strada comporterebbe consistenti demolizioni e sventramenti nella parte bassa della città, che verrebbe sensibilmente trasformata «con grandissimo vantaggio».

Le ultime due strade, indicate dall'ingegnere capo con i numeri 4 e 5, avrebbero lo scopo di regolarizzare la zona situata alle falde della collina del Poggio che, salvaguardata dall'edificazione, potrebbe essere destinata a parco pubblico.

Inviato al sindaco Duranti per un esame preliminare, il piano regolatore dell'ingegner Tavanti non ottiene da parte degli amministratori municipali il consenso che l'estensore di certo si attendeva. Sicuramente esaminato all'interno della giunta, soppesato nei suoi vari aspetti tecnici e fi-

tracciati di via Petrarca, via Roma, via Crispi, via Margaritone, approvati tra il 1903 ed il 1907, finanziati non senza difficoltà negli anni successivi, saranno realizzati in perfetta corrispondenza, negli anni '20, con l'originale previsione ottocentesca.

Franco Rossi

NOTE

(1) Sulle vicende urbanistiche immediatamente successive all'Unità cfr. *Notiziario Turistico*, nn.103/104/105, Gennaio/Febbraio/Marzo 1985.

(2) Tra il 1881 ed il 1901 la popolazione insediata in città passa da 11.816 a 13.308 abitanti, con un incremento del 12,6%. Nello stesso periodo i residenti nel comune salgono da 38.950 a 44.316.

(3) Il *Piano regolatore per le fabbricazioni fuori Porta S. Spirito* viene approvato dal consiglio comunale nella seduta del 22.1.1886. L'incartamento è conservato presso l'Archivio di Stato di Arezzo con la segnatura *Comune di Arezzo, Affari d'arte, 1886, F. 75*.

(4) Giovan Battista Ristori, *Nuova Guida della città di Arezzo*, Firenze, 1871.

(5) Sull'attività sotterranea dei cleiricali aretini negli anni del non *expedit* cfr. i rapporti dei Prefetti sullo «spirito pubblico» riportati da Camillo Brezzi in *Lineamenti della vita socio-economica aretina alla fine dell'Ottocento*, Arezzo, 1982.

(6) Tra i numerosi fogli periodici dell'opposizione democratica vale la pena di segnalare *Il Corriere Aretino*, *La Riscossa*, *Il Venti Settembre*, *L'Aretino*, *L'Avvenire*, *Il Progresso*, *L'Appennino*.

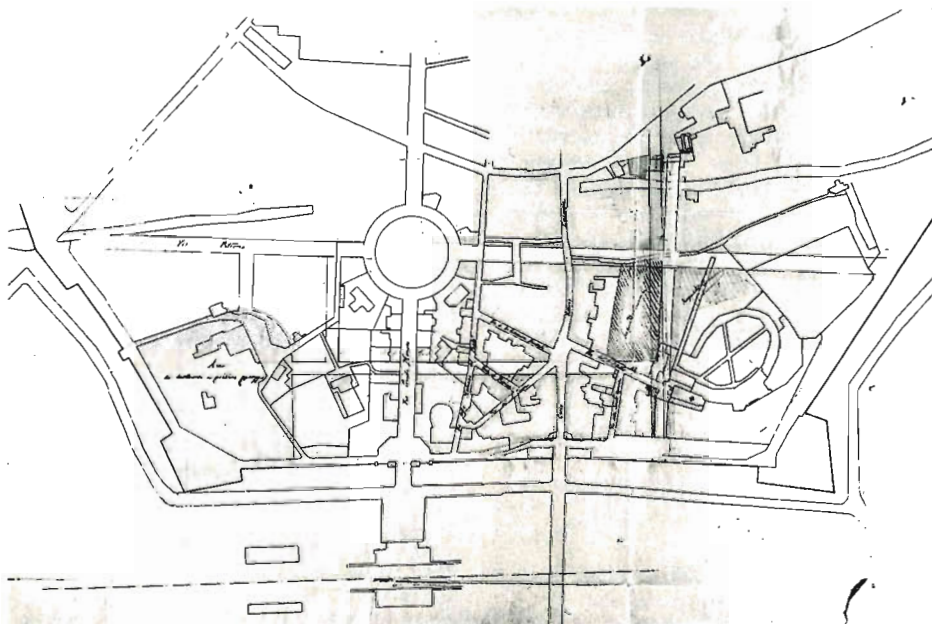
(7) Fin dagli anni '70, profondamente rinnovata dall'inserimento di elementi democratici, la Società Operaia apre in città un forno per calmierare il prezzo del pane ed avvia una scuola d'arti e mestieri. Nel 1886, per la prima volta in Arezzo, dà vita ad una società cooperativa per la costruzione di *case comode e salubri per gli operai*, raccogliendo un capitale di 30 mila lire. Due anni più tardi, nel 1888, vengono inaugurati i primi 11 alloggi popolari costruiti nel nuovo quartiere di San Bernardo, accanto allo stabile sociale.

(8) Il nuovo sistema elettorale, strenuamente avversato dai moderati, suddivide il comune in sei frazioni oltre al capoluogo, ridimensionando il peso degli elettori di campagna, tradizionalmente orientati dalle gerarchie cattoliche verso l'appoggio ai candidati più conservatori e clericali.

(9) Nella tornata del 27.11.1891, dedicata all'esame del bilancio di previsione, il consiglio comunale stanziava la somma di 37.500 lire per la sistemazione di porta S. Spirito, la regolarizzazione della via circondaria interna, la prosecuzione di via Petrarca fino all'ospedale.

(10) La relazione descrittiva del piano, con annessa planimetria alla scala 1:1250, è conservata all'Archivio di Stato di Arezzo con la segnatura *Comune di Arezzo, Affari d'arte, 1893, F. 78*.

Piano regolatore della zona meridionale della città, 1893. Planimetria dell'ingegner Umberto Tavanti. ASA, Affari d'arte, 1893, F.78



la strada in questione renderebbe fabbricabile un'altra zona della città tuttora coltivata ad orti, particolarmente appetibile sotto il profilo residenziale per la posizione centrale e al tempo stesso appartata. Il tratto inferiore, pressoché pianeggiante, potrebbe incunearsi perfettamente tra l'immobile della Società Operaia ed il convento di San Bernardo, rendendo risibile l'entità degli espropri; il tratto superiore, in leggera pendenza, raggiungerebbe piazza S. Agostino scavalcando il torrente Castro ed abbattendo un fabbricato adibito a conceria.

La terza strada proposta da Tavanti dovrebbe presentare un tracciato parallelo a via Petrarca e collegare il Poggio del Sole alla piazzetta di San Bernardo. A giudizio del progettista, dovrebbe contribuire a risanare «igienicamente e moralmente» la zona compresa tra le parte bassa di via Guido Monaco ed il Corso, praticamente

finanziari, il progetto non verrà presentato, per molti anni, all'approvazione del consiglio, nonostante che le sue previsioni divengano rapidamente di dominio pubblico. La ragione va probabilmente ricercata nei pesanti impegni finanziari derivanti dai numerosi lavori pubblici assunti in questi anni dal Comune. D'altra parte, non deve essere estranea al temporaneo insabbiamento del piano la carenza di interlocutori validi nel panorama dell'imprenditoria aretina, che non ha conosciuto, a differenza di quanto sta accadendo in altre medie e grandi città italiane — valga per tutte l'esecrabile esempio di Roma — lo scatenarsi della «febbre edilizia».

Ciò nonostante, il nucleo fondamentale del piano del 1893 verrà puntualmente realizzato, (grazie alla permanenza dell'ingegner Tavanti all'ufficio tecnico comunale) nei primi decenni del '900. I

MOMENTI DELLA VICENDA URBANISTICA ARETINA

IL «FABBRICONE» UN'IPOTECA SULLA CITTÀ

*Debolezza economica e fermento sociale nei primi anni del Novecento
Dal potere del Fosso alle officine Sacfem: la scorciatoia dell'industrialismo assistito
Un nuovo assetto fuori dalle mura. Il piano regolatore per Santa Maria e Saione*

«Il progresso vuole le sue vittime: l'accetta degli operai ha abbattuto gli alberi del podere del Fosso, e dove tranquille e sempre uguali si svolgevano le faccende campestri e da un anno all'altro il pacifico bove tirava l'aratro, quanto prima si udranno i rumori di una grande fucina, i vagoni scorreranno sulle ferree rotaie e la sirena fischierà adunando numerosi operai. I campi ubertosi e ridenti di verde... daranno luogo a vasti capannoni e piazzali dove si lavorerà incessantemente quel materiale e quelle macchine che il progresso sempre maggiore reclama...»

Sulle colonne della *Provincia di Arezzo* si annuncia così, all'inizio del 1907 (1), l'avvio dei lavori per l'impianto di un'industria che legherà indissolubilmente le sue alterne fortune ai destini urbanistici di Arezzo. La trasparente aspettativa di una ventata di progresso, di lavoro, di decollo economico, non ha niente di rituale: la

convincione che l'era nuova sia finalmente arrivata è diffusa in tutta la città, e alimenta le speranze di larghi strati di popolazione.

Alla soglia del nuovo secolo, Arezzo si è presentata, in effetti, con un apparato economico scarsamente sviluppato, impostato su lavorazioni di tipo tradizionale, asfittico sotto il profilo dell'occupazione e privo (se si escludono le officine elettriche) di industrie di carattere «strategico». La campagna, dominata dal sistema *necessario e provvido* (2) della mezzadria, coltivata con sistemi culturali poveri e arretrati, soggetta ad una proprietà fondiaria diffusa, ma apatica e assenteista, non versa del resto in condizioni migliori.

In città cinque tipografie si dividono il non disprezzabile mercato editoriale; dietro S. Agostino una filanda per la seta (200 occupati) ha preso il posto del cessato lanificio militare del *Purgo*; quattro la-

boratori di concia delle pelli, dislocati in vari punti lungo il corso del Castro, danno lavoro a una cinquantina di operai; il lanificio di San Lorentino declina per la concorrenza di quello di via delle Derelitte (10 lavoranti), azionato ad energia elettrica; due mulini a vapore, in via Porta Buja e fuori porta San Lorentino, integrano con la forza motrice la magra portata del torrente cittadino; la fabbrica del ghiaccio (2.500 kg. al giorno) progetta la costruzione di celle frigorifere per i macelli; in via Romana un intraprendente industriale tritura cani randagi e bestiame infetto, trasformandoli in concime chimico. Ad un livello meno artigianale operano la fonderia Bastanzetti (70 operai), impiantata sul baluardo della Parata, le fornaci di laterizi Bisaccioni e Stolzuoli, le officine elettriche Reinacher (azionata da turbine a vapore) e Boschi-Papini (idroelettrica, con impianti sulla chiusa di Pratantico). Oltre ad assicurare energia per la pubblica illuminazione, le due industrie elettriche forniscono corrente continua a 1500 abitazioni private (a 6 centesimi per *ettowattora*) e corrente trifase ad una ventina di industrie (3).

Ed è tutto, per una città che nel 1901 ha raggiunto i 13.308 abitanti (44.316 nell'intero comune) e si avvia ad un incremento medio di 200 unità all'anno, accentuato anche da un progressivo fenomeno di inurbamento dalla campagna (4).

La debole ossatura industriale, incapace di soddisfare la domanda di posti di lavoro (e di case popolari per le famiglie più *miserabili*) appare, all'inizio del secolo, la maggior preoccupazione dei poteri pubblici aretini, ed in particolare dei nuovi inquilini di Palazzo Cavallo. A partire dal 1900, preceduti da una breve gestione commissariale, i moderati sono tornati a governare il Municipio. E qui resteranno ben saldi — tranne una breve parentesi tra il 1911 ed il 1913 — facilitati dal possesso di due carte vincenti: l'intrinseca debolezza del fronte avversario, diviso tra i declinanti radicalprogressisti e gli ancora minoritari socialisti, e le crescenti iniezioni di consenso elettorale cattolico, definitivamente uscito alla luce del sole con la riforma del suffragio universale maschile.

Alto tasso di disoccupazione, fermento



Arezzo, 1900.
Passeggiata in calesse
fuori Porta Santo
Spirito. Alle spalle la
nuova Barriera Vittorio
Emanuele, eretta nel
1895, con la cancellata
in ferro battuto

STORIA

Arezzo - Corso Vittorio Emanuele.



Arezzo, 1900.

tramviario: un settore che conta su ingenti commesse pubbliche dopo l'introduzione dell'esercizio di Stato delle ferrovie. Per non perdere una lucrosa occasione (e forse per alzare il prezzo con gli aretini), i dirigenti della Società giocano contemporaneamente su due tavoli, aprendo una trattativa parallela con la città di Pistoia, che ha avanzato una analoga offerta. In mezzo ad un convulso intrecciarsi di sospetti, smentite ufficiali e vaghe assicurazioni, il consorzio aretino, guidato dal presidente della Camera di commercio, corre a stipulare, il 9 ottobre 1906, una *convenzione-capestro* con la promettente nuova industria. La Sacfem si impegna ad impiantare in Arezzo un'officina per la costruzione di materiale ferroviario e macchine agricole capace di occupare in permanenza 200 operai (un parallelo stabilimento sarà aperto a Pistoia). Il consorzio degli enti aretini mette a disposizione la somma di 50 mila lire. In aggiunta, il Comune si impegna a corrispondere un premio supplementare di 25 mila lire, a reperire i terreni necessari — individuati ai margini della città, in posizione vicina alla stazione ferroviaria — garantendo alla Sacfem l'acquisto di un'enorme area di 25 ettari al prezzo irrisorio di 52 centesimi al metro quadrato, ad assicurare l'esenzione dalle tasse comunali sarà per trent'anni. Ad operazione conclusa l'onere a carico delle casse comunali sarà asceso a 93 mila lire: una cifra assai elevata, giustificabile soltanto con una miracolistica attesa circa il futuro produttivo della nuova azienda (6).

Via dei Pileati. Sulla destra il palazzo adibito a carcere dal 1804 al 1926. Alle finestre le «galeotte» per i carcerati

Il Consiglio comunale, comunque, avalla l'operato del sindaco Guiducci, associandosi senza incertezze all'iniziativa. Chi invece si pone profetici interrogativi è il settimanale *Sorgiamo!*, periodico dei socialisti aretini, che sotto il titolo «È un carrozzone?» denuncia gli ambigui progetti pistoiesi della Sacfem e mette in guardia il Comune nei confronti di una «truffa» che tornerebbe a vantaggio di pochi avventurieri senza scrupoli.

Ma è cosa di poca durata. Nelle setti-

sociale, penetrazione in città delle idee e delle organizzazioni socialiste, legittimate dal nuovo clima liberale introdotto dalla politica giolittiana: autentici campanelli d'allarme per la compagine clericomoderata, impersonata in Consiglio comunale, accanto al sindaco Antonio Guiducci (1900/1909), da personaggi come l'avvocato Pier Ludovico Occhini o il conte Massimo di Frassineto, che ritroveremo assieme, durante il ventennio fascista, al vertice delle più alte cariche del regime (5).

Nel primo decennio del Novecento si presentano insomma tutte le condizioni per imboccare, anche ad Arezzo, la strada scivolosa dell'*industrialismo assistito*, sperimentato d'altronde in tanta parte d'Italia. L'operazione, gravida di conseguenze per il futuro, viene abbozzata tra la fine del 1905 e l'inizio del 1906, con la costruzione di un consorzio — Camera di Commercio, Comune, Fraternita dei Laici, Società Operaia, Banca Mutua Popolare, Cassa Risparmi e Depositi, facoltosi privati — che istituisce un premio di incoraggiamento di 50 mila lire per incentivare l'impianto di una nuova industria.

Nell'ottobre del 1906, ecco farsi avanti il primo «imprenditore», sotto le vesti della «Società anonima Costruzioni ferroviarie e meccaniche». Fondata in Firenze appena due mesi prima, la *Sacfem* intende produrre materiale rotabile ferroviario e



Arezzo, 1904. Piazza Umberto I. Sullo sfondo il Caffè Le Stanze. In primo piano «legni» in sosta, in attesa di clienti

mane successive alla stipula della convenzione l'attenzione generale è monopolizzata dalla resistenza opposta dai proprietari dei terreni destinati al nuovo insediamento: il podere del Fosso, situato lungo la strada di Santa Maria, ed altri nove appezzamenti confinanti. Per nulla propensi a cedere le loro proprietà, assai poco sensibili al fascino dei progetti di sviluppo industriale, alcuni dei possidenti instaurano con il Comune un vero e proprio braccio di ferro, minacciando di mandare a monte l'intera operazione.

Banti, amministratore delegato della Sacfem, telegrafa in risposta da Firenze che l'officina aprirà i battenti entro il 1907. La strada per il decollo industriale sembra definitivamente aperta. La soddisfazione, in effetti, è generale, e accomuna moderati e socialisti, borghesia cittadina e popolari. «Noi socialisti abbiamo forse più ragione degli altri di rallegrarci» rileva con positivistic ottimismo il settimanale *Sorgiamo!*. «A misura che l'elemento operaio andrà aumentando, più facile riuscirà per noi l'affermarci e il vincere in questo am-

tano occupati stabilmente 250 addetti. Con lo scoppio della prima guerra mondiale e l'arrivo di grosse commesse belliche lo stabilimento arriverà ad occupare un migliaio di operai, ma si tratterà di una crescita drogata. Fin dal primo dopoguerra la Sacfem diverrà preda di intermittenti crisi aziendali, finendo negli anni Trenta in pasto alla finanziaria Bastogi.

Eppure, nonostante la dubbia origine e la salute malferma, il Fabbricone — prima industria di base di apprezzabili dimensioni — è destinato a giocare un ruolo centrale nella vita economica di Arezzo e del suo hinterland. Non meno cruciale si rivelerà, con il passare del tempo, il suo legame con le sorti urbanistiche della città, che a partire dal secondo dopoguerra ingloberà nel suo tessuto in espansione, stando voraci appetiti edilizi, l'enorme area dello stabilimento. Sotto questo profilo l'operazione condotta in porto dal sindaco Guiducci assume l'aspetto dell'accensione di un'ipoteca.

Ma su questi sviluppi, assai più vicini ai giorni nostri, avremo modo di soffermarci in altra occasione. Il primo impatto della Sacfem con l'assetto urbanistico cittadino avviene invece in maniera più soffice, come conseguenza diretta della localizzazione dello stabilimento. Alla questione il Consiglio comunale dedica, tra gennaio ed aprile del 1907, tre sedute: ne scaturisce, dopo lunghe discussioni, il *Piano re-*



La prima carrozza ferroviaria costruita nelle officine del Fabbricone, entrate in funzione alla fine del 1907

In città il clima si surriscalda rapidamente. Mentre il Consiglio comunale, riunito in sedute urgenti e sovraffollate (7), tenta di ricondurre ad una ragionevole transazione i recalcitranti proprietari terrieri, la Camera del Lavoro organizza incandescenti manifestazioni di piazza. Il giornale socialista mette alla gogna «la viltà e la cupidigia di tre o quattro strozzini», auspicando il passaggio alle vie di fatto con toni di insolita violenza verbale. «Se le trattative dovessero andare a monte — si legge su *Sorgiamo!* del 27 ottobre 1906 — gli speculatori che così caparbiamente persistono nell'offrire alla cittadinanza aretina il nauseante spettacolo della loro miseria morale, si esporrebbero a passare un brutto momento... Stiano in guardia i signori Mascagni, Gianni e Santini! Stiano attenti!... Se l'esser bollati come strozzini li lascia indifferenti... può darsi che qualche attestato tangibile dell'indignazione popolare faccia loro più effetto. Contro le turpitudini di pochi magnoldi che non si peritano a ridere in faccia a un'intera popolazione... ogni violenza è giustificabile, poiché sarà sempre inferiore a ciò che essi meritano...»

Le minacciose pressioni dei socialisti, affiancate da un'abile mediazione del senatore Giovanni Severi, radicale di antica data, ottengono l'effetto sperato. Alla seduta consiliare del 30 ottobre 1906, il sindaco Guiducci può annunciare che tutti e dieci i proprietari hanno capitolato, firmando un compromesso; il professor

L'area Sacfem mezzo secolo più tardi: assediato dall'espansione edilizia, il Fabbricone ha i giorni contati



biente provinciale che tante sopravvivenze medioevali ancora racchiude nella breve cerchia delle proprie mura... Da oggi, oltre che per l'industria cittadina, s'inizia in Arezzo una nuova era anche per il nostro partito: era di conquista immaneabile.» (8)

Nei primi mesi del 1907 iniziano, come abbiamo visto, i lavori di trasformazione del podere del Fosso. A dicembre, livellato il terreno ed eretti i primi capannoni, il *Fabbricone* avvia la produzione, al ritmo di 200 vagoni all'anno. Già nel 1908 risul-

golatore di ampliamento per le fabbricazioni di Santa Maria e Saione (9).

Steso dall'ufficio tecnico comunale, il piano adegua al nuovo insediamento industriale la viabilità della zona meridionale della città, con l'occhio rivolto alla prevedibile espansione edilizia. Per la zona situata all'interno delle mura, tra piazza Guido Monaco e l'Anfiteatro, si confermano, precisandoli nei dettagli tecnici e finanziari, i progetti degli anni Novanta (10): il prolungamento di via Petrarca

(l'odierno asse via Roma-via Crispi) e l'apertura di una trasversale verso piazza Sant'Agostino (oggi via Margaritone). All'esterno il piano ridisegna la maglia viaria, in parte interrotta dall'apertura del Fabbricone, collegandola con il sobborgo di Saione. Quattro grandi strade, di larghezza oscillante fra i 10 e i 14 metri, disposte a quadrilatero a ridosso delle mura meridionali, delimitano i 25 ettari di quella che d'ora in poi sarà definita l'area Sacfem; la strada di Santa Maria (oggi viale Mecenate) viene rettificata, dotata di marciapiedi ed alberata; via dei Filosofi (oggi via Trasimeno) si diparte da questa collegando il nuovo stabilimento con la provinciale Romana ed il nascente quartiere esterno di Saione.

Di concezione sostanzialmente ottocentesca, il piano regolatore di Santa Maria e Saione concepisce ancora l'assetto urbanistico cittadino nei suoi termini più elementari: il disegno del reticolo viario, la creazione di nuove aree edificabili, le distanze, gli allineamenti, i collegamenti tra zone limitrofe. Il resto dell'organizzazione urbana è dominio del regolamento edilizio e del potere di contrattazione dei soggetti privati. Bisognerà attendere il dopoguerra, il tracollo liberale e la politica di espansione degli anni Venti perché la questione urbanistica si riproponga, ad Arezzo, in termini nuovi.

Franco Rossi

NOTE

(1) «Arezzo industriale», *La Provincia di Arezzo*, 2.2.1907.

(2) Cfr. Stefano Jacini, Relazione all'inchiesta parlamentare sulle condizioni della classe agricola, Roma, 1881.

(3) Cfr. «Arezzo industriale. Passato, presente, avvenire», *La Provincia di Arezzo*, febbraio/giugno 1907; Carlo Signorini, *Le condizioni economiche della provincia*, Arezzo, 1902.

(4) Un decennio più tardi, nel 1911, la popolazione inurbata avrà raggiunto i 15.186 abitanti, a fronte di 47.504 residenti nel comune.

(5) Il primo come podestà di Arezzo, il secondo come presidente del consiglio provinciale delle corporazioni.

(6) Cfr. deliberazione del Consiglio comunale 30.10.1906, affare n° 139.

(7) Agli accordi per «l'impianto di una nuova industria» il Consiglio comunale dedica, nell'ultimo scorcio del 1906, le sedute del 9, 16, 23 e 30 ottobre, seguite da quella del 27 novembre.

(8) *Sorgiamo!*, 3 novembre 1906.

(9) Il Piano viene esaminato nelle sedute consiliari del 29 gennaio (affare 55), 5 febbraio (affare 70) e 16 aprile (affare 100) del 1907.

(10) Cfr. «La svolta degli anni '90», *Notiziario Turistico*, aprile 1985.

AREZZO NEL 1911

Il perimetro di applicazione del regolamento edilizio

... Il perimetro entro il quale dovranno essere rispettate le speciali prescrizioni edilizie che regolano la fabbricazione nell'abitato viene esteso fuori della cinta daziaria, oltre che su tutto il percorso della strada circondaria esterna, fino ai seguenti limiti:

a) Fuori della Barriera Colcitrone fino al cimitero.

b) Fuori Porta Nuova sulla via Anconitana fino alla crocivia del Pantano e sul tratto di raccordo in curva che dalla via Anconitana raggiunge il viale circondario presso il Ponte sul torrente Castro.

c) Fra Porta Nuova e la barriera Vittorio Emanuele sulle due strade che delimitano la periferia dell'officina di costruzioni ferroviarie e meccaniche nei lati di levante e di mezzogiorno, sul viale Mecenate fino al piazzale di S. Maria delle Grazie e sulla via dei Filosofi.

d) Fuori la Barriera Vittorio Emanuele:

1) sulla via Romana per m. 800 dalla Barriera ossia fino alla Palazzina Mancini;

2) sulla via interna parallela alla via dei Filosofi;

3) sulla strada circondaria al Campo di Marte;

4) sulla via del Duomo Vecchio;

5) sulla via delle Acacie fino alla strada di Pescaiola.

e) Fuori Porta San Lorentino sulla via provinciale di Pratantico fino al Ponte delle Cacciarelle e sulla via dei sette Ponti al crocivia detto delle Forche.

f) Fuori Porta San Clemente sulla via provinciale della Pugliola sino al podere sperimentale della Provincia e sulla via della Chiassa di sopra fino alla deviazione per San Polo...

(Dal verbale della seduta del Consiglio comunale del 7 dicembre 1911).

f.r.



MOMENTI DELLA VICENDA URBANISTICA ARETINA

ANNI VENTI: NASCE L'EDILIZIA POPOLARE

di Franco Rossi

*Dal biennio rosso alla resa del regime liberale: i fascisti al comando della città
Crescita demografica, inurbamento, domanda di alloggi. Dal mutualismo all'intervento pubblico
L'Istituto case popolari, i lavori pubblici, l'espansione edilizia: la scoperta della pianificazione*



Arezzo, 1919. Particolare della carta topografica IGM alla scala 1:25.000, disegnata su rilevamenti del 1919.

La bandiera rossa e nera dell'Unione Sindacale ha sventolato, sulla ciminiera del Fabbricone, per 26 giorni consecutivi. Dentro le officine della Sacsem — e dalla parte opposta della città, all'interno della fonderia Bastanzetti — si è consumato, nell'autunno del 1920, l'ultimo sussulto di quello che verrà ricordato, negli anni a venire, come il *biennio rosso*.

L'occupazione delle fabbriche metallurgiche, prova generale di una società senza padroni, ha suscitato bagliori epocali, alimentato speranze, diffuso illusioni. Ma ha pure risvegliato nella controparte sociale — nel padronato industriale e agrario, nella borghesia commerciale e finanziaria — insicurezza, paura, sfiducia nell'apparato repressivo dello Stato, sete di vendetta. Nell'arco di un mese il moto sindacale ha esaurito ogni spinta propulsi-

va, ha messo a nudo il vuoto teorico e politico delle organizzazioni di classe, si è ripiegato su se stesso, secondo le previsioni di Giolitti e dei suoi prefetti. Il 28 settembre, quando sgomberano le due maggiori fabbriche della città, gli operai aretini non hanno perduto soltanto un'aspra battaglia sindacale; c'è nell'aria un presagio di sconfitta storica, che ben presto si trasmetterà ai lavoratori della terra, agli organismi di difesa sociale, agli istituti stessi della vita civile. Oltrepasato lo spartiacque, la città di Arezzo si avvia in questi anni, come il resto del Paese, verso la voragine totalitaria. (1)

Tra la fine del 1920 e la *marcia su Roma*, avvenuta due anni più tardi, Arezzo assiste ad un completo ribaltamento degli equilibri politici, sociali ed economici venutisi a creare nel periodo del primo do-

poguerra. L'amara esperienza del conflitto mondiale, con le tensioni sociali seguite al ritorno dei reduci, alla stagnazione economica, all'esaurirsi dei lucrosi profitti di guerra, (2) hanno mutato l'orientamento di larghi strati di popolazione, radicalizzando il fermento politico e sindacale. Il Partito socialista, colto di sorpresa dall'estensione del suffragio maschile e dal *patto Gentiloni*, (3) ha riconquistato in città una notevole forza di attrazione, culminata in una schiacciante affermazione nelle elezioni politiche del novembre 1919, (4) La Camera del Lavoro aretina, attiva dal 1902, organizza all'epoca del biennio rosso 102 leghe di operai dell'industria (9 mila aderenti) e diverse migliaia di famiglie contadine. Tra i minatori del Valdarno — e nelle più grosse industrie del capoluogo, come il Fabbricone — ha messo profonde radici l'Unione Sindacale, di orientamento anarchico. A partire dal 1919, in aperta concorrenza con le leghe della CGL, è iniziata nella campagna aretina la creazione di *leghe bianche*, organizzate dalla cattolica Unione del Lavoro, espressione del nascente Partito popolare.

Sotto l'incalzare dei partiti di massa e dei loro apparati sindacali sono andati progressivamente declinando i raggruppamenti politici tradizionali, che fino allo scoppio della guerra hanno variamente egemonizzato la scena aretina. Si è assottigliata l'antica consorzeria dei clericomoderati, che ben presto scoprirà la «provvidenzialità» del regime fascista. Hanno perduto terreno i liberali, minati nella base elettorale ed assai propensi all'abbraccio con la destra nazionalista ed eversiva. Sono caduti in preda di una vera e propria mutazione genetica i radicali, spostatisi dapprima su posizioni interventiste, quindi ritrovatisi in aperta collusione con le squadre fasciste.

Il crescente peso politico conquistato in città e l'incalzare della tensione sociale contro la disoccupazione e il caro vita spingono i socialisti a provocare le dimissioni, nel dicembre 1919, dell'amministrazione comunale guidata dal liberale professor Camillo Lelli. Ma le successive elezioni, tenute nel settembre 1920, vedono prevalere la destra, che sotto il simbolo dell'*Unione degli Italiani* (un coacervo di nazionalisti, ex combattenti, liberali, profascisti) conquista la maggioranza. La sostanziale sconfitta del movimento di oc-



cupazione delle fabbriche, associata alle divisioni di casa socialista ed alla crescita di una forte corrente astensionista, fanno mancare alla sinistra aretina un'occasione che non si ripeterà.

Il nuovo sindaco — designato nella persona del dottor Carlo Nenci — sarà l'ultimo «liberale» ad occupare la poltrona di Palazzo dei Priori. All'indomani della marcia su Roma, sindaco e giunta si tireranno servilmente da parte per far posto ad una compagine «più consona» alla nuova situazione politica, caratterizzata nell'Areteino dall'ormai dilagante illegalità, dalla distruzione delle organizzazioni politiche e sindacali, dalla persecuzione degli oppositori, dalla soppressione delle amministrazioni «rosse». Nell'estate del 1923, sedate le faide interne al Fascio aretino, (5) i due maggiori organi di governo locale sono stati ormai definitivamente espugnati. In Provincia si è insediato l'onorevole Dario Lupi, sottosegretario nel primo Governo Mussolini. La carica di sindaco è stata affidata ad un altro fascista — il dottor Fiumicello Fiumicelli — che tra alterne vicende condurrà il Consiglio comunale (retto dal prosindaco Carlo Bruni Rossi) al regio decreto di scioglimento del 16 maggio 1926, sollecitato dal Ministro dell'Interno Federzoni a causa della totale paralisi cui il permanere di lotte intestine tra gruppi e interessi antagonisti ha condotto la «civica azienda». Con l'inizio del 1927 e la definitiva instaurazione del regime il Municipio aretino viene consegnato al podestà Guido Guidotti Mori che ne reggerà le sorti fino al 1930, quando sarà sostituito dall'avvocato Pier Lodovico Occhini, incontrastato despota del decennio successivo.

All'inizio degli anni Venti, quando sulla sconfitta delle forze popolari e sulla colpevole inerzia dello Stato liberale si afferma l'eversione fascista, Arezzo mostra or-



In alto: Anni venti. Non sono iniziati restauri posiccici sugli edifici monumentali
Sopra: Via Roma anni Venti. A sinistra l'ospedale, sullo sfondo manca ancora il collegamento al Corso
(fototeca E.P.T. Arezzo)

mai, accanto al tradizionale aspetto di grosso borgo agricolo, i segni di una profonda trasformazione. La politica di industrializzazione, il sostegno pubblico all'insediamento di nuove imprese, i profitti realizzati negli anni della guerra hanno finito per lasciare una traccia nel tessuto economico cittadino. Persino nella campagna, tradizionale riserva di arretratezza e di miseria, nuovi fermenti stanno intaccando gli atavici rapporti sociali, congelati nel sistema di conduzione a mezzadria. Il patto colonico strappato dalle leghe rosse nel 1920 — poi cancellato dal regime fascista, che pagherà così il suo debito verso gli agrari — ha acquisito ai contadini aretini condizioni di vita meno vessatorie, ha eliminato odiosi privilegi padronali, ha

raddrizzato schiene curve sotto un secolare dominio. (7)

Gli anni del dopoguerra, nonostante la generale recessione economica, hanno visto affermarsi una tendenza demografica destinata a divenire durante il ventennio fascista — ad onta della politica di *ruralizzazione* — sempre più marcata. Quella ad un progressivo, convulso e inarrestabile incremento del capoluogo nei confronti del restante territorio comunale e provinciale. La popolazione insediata in città passa dai 15.186 abitanti del 1911 (pari al 31,9 per cento della popolazione comunale) ai 17.398 del 1921 (33,5 per cento), ai 23.952 del 1931 (42 per cento rispetto al comune). La crescita demografica, densa di conseguenze per l'assetto urbanistico (e non solo per quello), va lentamente invertendo il rapporto tra la campagna e la città, a tutto vantaggio di quest'ultima.

Il fenomeno trae origine, fin dai primi anni del dopoguerra, dalla contrazione degli occupati in agricoltura. L'espulsione di manodopera dalla campagna ha già

fornito le braccia, durante il periodo del conflitto, all'espansione delle aziende legate all'economia bellica, ed in particolare alla Sacfem. Venute a mancare le commesse di guerra, il *trend* perdura, alimentato dallo sviluppo del settore edilizio — fondamentale valvola di sfogo per le masse bracciantili inurbate — e dal potenziamento della politica dei lavori pubblici, indispensabile corollario della crescita urbana.

La principale conseguenza di questo andamento demografico, che trascina con sé disoccupazione, sradicamento sociale, conflitti a stento repressi, è il prepotente emergere del problema della casa. La questione dell'*edilizia popolare*, in realtà, si è presentata ad Arezzo fin dall'ultimo scor-

STORIA

cio dell'Ottocento, in concomitanza con una precedente fase espansiva dell'economia cittadina. L'iniziativa è stata patrocinata, nel 1886, dalla «Società cooperativa per la costruzione e il risanamento delle case operaie», filiazione diretta della Società operaia di mutuo soccorso. Il primo gruppo di fabbricati, composto di 11 quartieri, è sorto nel rione di S. Spirito, non lontano dalla chiesa di San Bernardo. Nel 1911 sono stati eretti, nella stessa zona, altri due grossi edifici, per complessivi 28 alloggi.

Ma un decennio più tardi il problema ha assunto dimensioni tali da dover essere affrontato direttamente dall'amministrazione municipale. Il 29 luglio 1919, approvando il progetto redatto dal proprio ufficio tecnico, il Consiglio comunale decide infatti di avviare la costruzione di un nuovo blocco di case di tipo popolare, assumendo a carico del bilancio la spesa di circa un milione e mezzo. L'operazione viene però vanificata dallo scioglimento dell'amministrazione e dalla nomina di un regio commissario. Questi ritiene più con-

sull'andamento dell'istituto (art. 14). Come stabilisce l'articolo 2 dello statuto, scopo esclusivo dell'ente è la costruzione (o il risanamento) di case popolari, da perseguire con iniziative proprie o in collaborazione con altri enti. A tale fine ha la facoltà di acquistare, permutare o vendere terreni, acquistare fabbricati da ridurre a case popolari, costruire case (o alberghi) (popolari e gestirle, amministrare case popolari per conto del Municipio o di altri enti.



In alto: Il «casone» di Via Ristoro, primo esemplare dell'edilizia popolare degli anni Venti.

Al centro: Fine anni venti. Sfilata dell'esercito in Via Crispi. A sinistra, il rudere della scuola elementare, interrotto all'altezza del primo piano (fototeca E.P.T. Arezzo)
In basso: Via Crispi, 1933. Il palazzo dell'Istituto case popolari in costruzione (fototeca E.P.T. Arezzo)



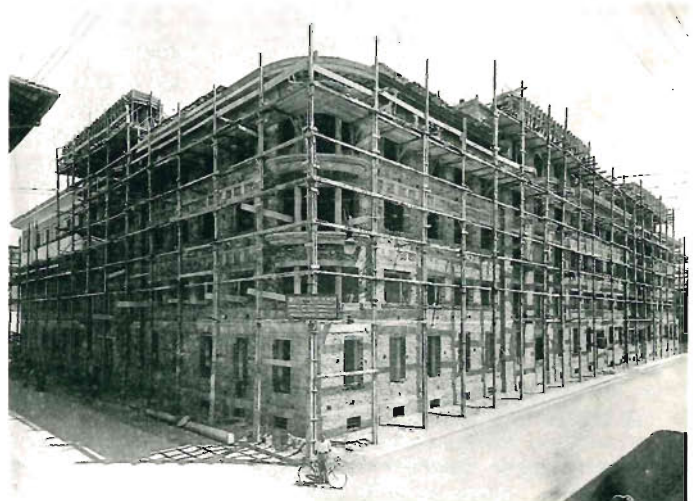
dici anni di esistenza, l'Istituto opera dunque su base cittadina, a stretto contatto con gli obiettivi ed i programmi individuati in sede municipale. In termini quantitativi, tra il 1921 ed il 1935 vengono costruiti 19 fabbricati, comprendenti 126 appartamenti, nei quali vanno ad insediarsi 640 persone. Ispirandosi ad una precisa concezione gerarchica dell'edilizia urbana (e dei suoi abitanti), l'Istituto incanala le proprie risorse verso due diversi settori di intervento. Da un lato l'edilizia popolare, destinata al «ceto operaio» (lavoratori dell'industria, artigiani, braccianti inurbati, residenti del centro storico espulsi da demolizioni e sventramenti); dall'altro l'edilizia economica, riservata al «ceto medio» impiegatizio, terziario e professionale. La diversa destinazione sociale, marcata dalle caratteristiche architettoniche e strutturali degli edifici, sottolineata dalla loro localizzazione più o meno privilegiata nell'ambito del perimetro urbano, è garantita all'atto dell'assegnazione dal forte

veniente, in ottemperanza alle norme legislative emanate in materia alla fine del 1919, delegare l'intervento nel settore abitativo ad uno specifico ente. Nasce così, ad Arezzo, l'Istituto autonomo per le case popolari.

Tra la primavera del 1920 e l'estate dell'anno successivo viene deliberata la costituzione dell'istituto, sono stabilite le modalità di funzionamento, è abbozzato lo schema di statuto. Il 7 agosto 1921 un regio decreto a firma Vittorio Emanuele III erige l'Istituto per le case popolari in Arezzo in ente autonomo, e ne approva lo statuto organico. La presidenza viene affidata al cavalier Ezio Rosi. Il Comune mantiene, oltre alla nomina di 7 dei 10 componenti del consiglio direttivo (art. 5), il diritto di sorveglianza e controllo

Sotto questa veste giuridica, con un consiglio direttivo «normalizzato» dal regime fin dal 1923, l'Istituto opererà in Arezzo fino al 1936, quando una modifica statutaria ne ampliarà la competenza territoriale, trasformandolo in «Istituto fascista autonomo per le case popolari della Provincia di Arezzo».

Nei primi quin-



dislivello dei canoni di affitto e dalla possibilità — riservata al solo ceto medio — di riscattare la proprietà degli alloggi di tipo economico.

Il paradigma della casa popolare degli anni Venti può essere senz'altro considerato il «casone» di via Ristoro (1921/22), capostipite degli interventi successivi di Via Trasimeno e Via Marcantonio Cesti (1921/23). Difficile nutrire dubbi sulla destinazione sociale del palazzo: l'emarginazione dal tessuto urbano, la scarsità di superficie, il mediocre aspetto esteriore, l'assenza di verde, la costruzione a scatola chiusa, l'alto indice di affollamento (6 persone per alloggio) sono altrettante caratteristiche che continueranno a segnare per lungo tempo — crollato il regime fascista ma non la sua filosofia sociale — l'edilizia ultrapopolare.

A cavallo tra gli anni Venti e l'inizio

1930. Inizia la demolizione del Conventaccio di via Porta Buia, per far posto alle caserme militari. (fototeca E.P.T. Arezzo)



del decennio successivo vengono portati a termine in via Ghibellina (1928/31) e via Crispi (1933/35) i maggiori interventi di edilizia di tipo economico. In via Crispi viene recuperato ad uso residenziale il rustico di un vecchio edificio scolastico, iniziato nel 1920 e poi abbandonato all'altezza del primo piano per la mancata approvazione da parte del Ministero della Pubblica Istruzione. Il nuovo palazzo — vanto della politica edilizia del ventennio — richiede l'ingente spesa di 3 milioni e finisce per occupare un intero isolato. All'interno, l'enorme volumetria di 37 mila metri cubi è divisa (male) tra 52 appartamenti, ampi scaloni, ingressi monumentali, disimpegni di scarsa utilità ma di evidente effetto scenografico. «Maestoso nella sua impotenza» il nuovo edificio può essere additato dalla retorica del regime come «pienamente rispondente alle odierne esigenze in materia di abitazioni, mo-

derno ed aggraziato nello stile, e pur tuttavia non costituente una nota stonata in una zona in cui gli avanzi dell'Anfiteatro stanno a ricordare la romanità di Arezzo» (8)

Il potenziamento dell'edilizia residenziale, alimentato in questi anni anche da una ripresa dell'iniziativa privata, imprime un nuovo slancio al processo di espansione urbana. Entro le vecchie mura — in via di abbattimento in più punti — la zona attraversata da via Guido Monaco va lentamente saturandosi. Tra il 1925 ed il 1928 il completamento del tracciato di via Petrarca, dell'asse via Roma — via Crispi, di via Margaritone mette a disposizione nuovi terreni edificabili nella zona sudoccidentale della città. Fuori delle mura il sobborgo di Saione, proteso ormai in profondità lungo via Romana, ha assunto la tipica fisionomia del quartiere cittadino.

more, entro la fine degli anni Venti, svariati progetti concepiti o avviati in epoca precedente: la viabilità interna alla città, il trasferimento dell'ospedale dal centro cittadino alla nuova sede di via Fonte Veneziana (1920/24), il completamento del Neuropsichiatrico sul colle del Pionta, il restauro del palazzo della Provincia (1913/24), l'erezione del palazzo delle Poste lungo via Guido Monaco (1924/29), la costruzione della centrale dell'acquedotto di Buon Riposo (1925/28), la sistemazione definitiva del Prato (1928), l'adattamento del Conventaccio di via Porta Buia a caserme militari (iniziata nel 1930).

Alla fine degli anni Venti la crescita della città, sotto il profilo demografico-edilizio, è un fenomeno tangibile. Ma è altrettanto evidente che l'intervento pubblico, se può servire da volano per lo sviluppo, non risulta di nessuna utilità per il controllo e l'orientamento dell'iniziativa privata. La gestione dell'espansione urbana richiede un salto di qualità dallo spontaneismo scoordinato e anarcoide dei soggetti privati ad un disegno coerente e di lungo respiro: il regime scopre la pianificazione urbanistica. Nasce così il bando di «Concorso nazionale per il progetto di un piano regolatore e di ampliamento della città di Arezzo» emanato dal podestà Guidotti Mori il 12 gennaio 1929, anno VII dell'Era fascista.

Franco Rossi

Note

(1) Cfr., sull'argomento, *Antifascisti raccontano come nacque il fascismo ad Arezzo*, Arezzo, 1974; Roberto Cantagalli, *Storia del fascismo fiorentino*, Firenze, 1972.

(2) La Sacfem, industria a marcata vocazione assistenziale e speculativa, ha assorbito durante la guerra alcune migliaia di occupati, grazie alle commesse di vagoni ferroviari, aeroplani, motori per aviazione, munizioni. Nel 1920 gli addetti sono già calati ad 800 unità; nel 1924 si sono ridotti a 300.

(3) L'alleanza elettorale tra liberali e cattolici è costata ai socialisti, nel 1913, la perdita dell'amministrazione municipale, conquistata due anni prima assieme ai radicali.

(4) Nella circoscrizione aretina le elezioni del 16.11.1919 assegnano 5 deputati al Partito socialista, 2 al Partito popolare, 2 ai democratico-costituzionali, 1 ai liberali.

(5) Sulle lotte intestine dei fascisti aretini cfr., oltre alla raccolta del periodico locale *Giovinetta*, le tesi di laurea di Carla Valentini e Beatrice Giuliani e Gloria Gervasi, conservate presso la Biblioteca «Città di Arezzo».

(6) Sui peculiari caratteri dell'industrializzazione aretina del primo decennio del Novecento, cfr. «Il Fabbricone. Un'ipoteca sulla città», *Notiziario Turistico*, Maggio 1985.

(7) Sul rapporto tra masse contadine e proprietà terriera cfr. Ivo Biagiotti, «Le masse contadine dell'Aretino dal fascismo alla Resistenza», in *Mondo contadino e Resistenza*, Firenze, 1975.

(8) All'attività nel settore dell'edilizia economico-popolare è dedicato un capitolo del municipale *Bollettino di statistica* dell'anno 1935, reperibile presso l'ufficio statistica del Comune di Arezzo.

MOMENTI DELLA VICENDA URBANISTICA ARETINA

IL CONCORSO DEL 1929

di Franco Rossi

*Tra nuova urbanistica e scenografia fascista: il regime scopre la pianificazione
Tre progetti vincitori: al gruppo di Luigi Piccinato il primo premio del concorso nazionale
Il progetto dell'ingegner Umberto Tavanti: anteprima delle operazioni degli anni Trenta*

«La Commissione... ha espresso al Podestà l'augurio che le idee manifestate dai concorrenti premiati servano al più presto alla compilazione di quel piano definitivo regolatore e d'ampliamento da cui la città di Arezzo giustamente attende la fine di uno stato di cose, prolungatosi anche troppo, che danneggia non solo il graduale e organico sviluppo dell'abitato, ma rischia di guastare irrimediabilmente il carattere e l'aspetto nobilissimi della città. L'attuale concorso deve costituire l'inizio di tempi nuovi, nei quali al disordine succeda l'ordine e nei quali un piano generale di sistemazione e il regolamento edilizio che ne è il normale corollario assicurino ad Arezzo le vie del proprio avvenire.» (1)

Corre l'anno 1929, ma gli inquilini di Palazzo Cavallo datano i documenti in cifre romane, secondo la nuova moda, misurando il tempo trascorso dall'instaurazione della nuova Era. La Commissione che sollecita (praticamente a se stessa)

l'adozione di un piano regolatore è composta dal podestà Guido Guidotti Mori, in procinto di lasciare l'incarico assunto nel 1927, dal suo successore Pier Lodovico Occhini, (2) che resterà in carica per tutto il prossimo decennio, dall'architetto Giuseppe Castellucci, addetto alla Sovrintendenza dell'arte medioevale e moderna, dall'ingegner Ubaldo Cassi, dal professor Roberto Papini, ispettore al Ministero dell'Educazione nazionale, dal professor Mario Salmi, docente di storia dell'arte all'Università di Firenze. I sei personaggi sono stati designati a far parte della commissione giudicatrice del concorso nazionale per il *Progetto di Piano regolatore e di ampliamento della città di Arezzo* bandito dal Comune il 12 gennaio 1929 e conclusosi con l'assegnazione dei premi — con fascistica cronometrica precisione — nel dicembre dello stesso anno. (3)

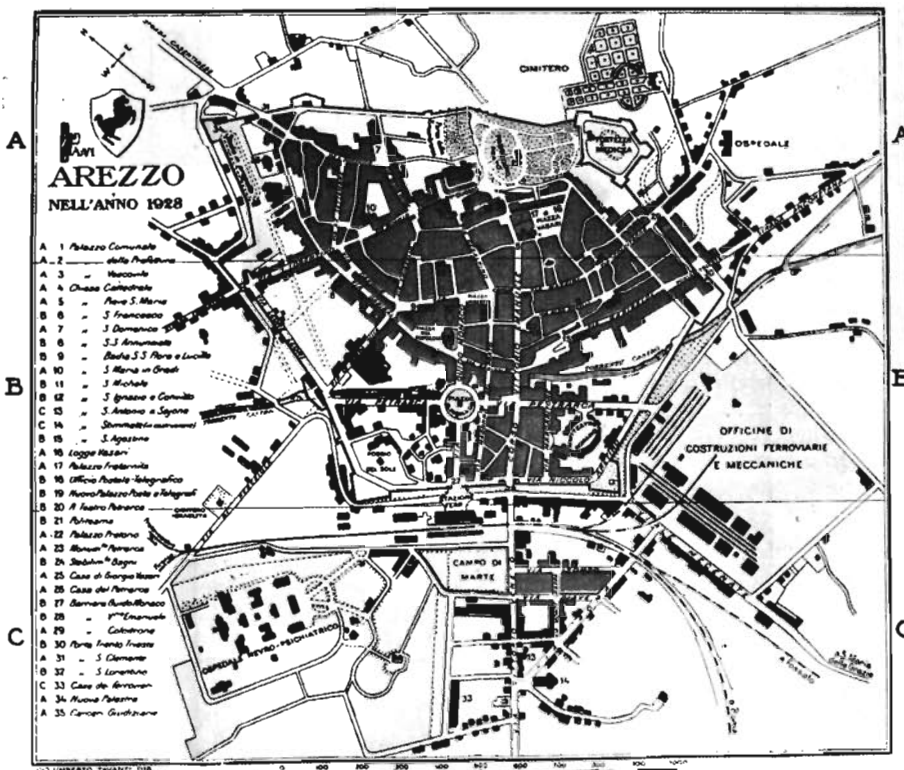
Sul finire degli anni Venti la necessità di ricondurre lo sviluppo urbanistico citta-

dino ad un disegno globale e coerente si è ormai definitivamente imposta all'attenzione del Municipio. Il convulso incremento demografico del capoluogo, l'inurbamento di forza-lavoro espulsa dalla campagna, l'esplosione del problema dell'edilizia popolare, la crescita a macchia d'olio dei sobborghi esterni alle mura — ed in particolare di quello di Saione — hanno fatto scoprire al regime la questione urbanistica. (4) I piani settoriali elaborati in tempi diversi dall'ufficio tecnico comunale, affiancati da quell'ormai impotente strumento di controllo che fino al Novecento è stato il regolamento edilizio, si sono rivelati insufficienti, inadeguati al compito di dirigere lo sviluppo cittadino. Il tessuto urbano cresce, ormai, in maniera spontanea e anarcoide, premuto dalla domanda di case, sollecitato dagli interessi combinati della speculazione edilizia e della rendita fondiaria. I responsabili del governo locale, insediati al posto degli espugnati organismi elettivi, si vedono sfuggire di mano il controllo di uno sviluppo che pure additano propagandisticamente a proprio vanto.

La propensione al protagonismo in campo urbanistico, del resto, è connaturata al regime fascista, e si nutre di esempi illustri. Il Duce per primo ha prodigato le sue attenzioni, fin dalla conquista del potere, all'assetto della capitale; ha scoperto tra gli innumerevoli suoi talenti una fertile vena architettonica, si atteggia volentieri ad antico edile, coltiva miraggi di sventramento e di trasformazione monumentale. Per il regime, al centro come in periferia, l'urbanistica si confonde con la scenografia, l'architettura con le esigenze dello spettacolo, il risanamento edilizio dei quartieri popolari con losche operazioni di «igiene sociale».

In questo contesto politico e culturale decolla ad Arezzo l'idea del concorso nazionale per lo studio del piano regolatore. L'obiettivo dichiarato appare alquanto ambizioso: i progettisti non dovranno tener conto soltanto dell'immediato avvenire (che pure incalza, con la sua disordinata crescita edilizia), ma del presumibile sviluppo della città nell'arco di un trentennio. Il bando di concorso prefigura, ad ogni buon conto, alcune soluzioni progettuali, dettando ai concorrenti precise condizioni pregiudiziali. In primo luogo la conservazione delle caratteristiche stori-

Arezzo nel 1928. Umberto Tavanti, «Arezzo in una giornata», Arezzo, 1928. Disegno dell'autore.





Planimetria del Piano Regolatore e di Ampliamento proposto dal gruppo Urbanisti di Roma, primo premio del concorso nazionale del 1929

che, artistiche e ambientali della città, finalizzata alla valorizzazione dei nuclei e degli edifici monumentali. (Qualora le «necessità igieniche» lo richiedano, tuttavia, suggerisce esplicitamente di studiare lo sventramento delle zone più misere, l'abbattimento delle mura, la risistemazione dei comparti adiacenti). In secondo luogo lo sviluppo delle aree verdi. Quindi la sistemazione dell'area del Campo di Marte, situata alle spalle della stazione. Infine una localizzazione dei servizi collettivi e degli impianti tecnici coerente con le operazioni urbanistiche già decise dal Municipio: lo sfondamento delle mura alle estremità di via Petrarca e via Crispi, la copertura del torrente Castro all'interno della città, lo spostamento del traffico ferroviario verso la zona di Pesciola. L'impostazione dei progetti — avverte il bando — dovrà consentire una esecuzione graduale e ordinata. Il Comune si riserva comunque la facoltà di non attuare i progetti premiati, o di apportarvi le modifiche suggerite dalle future convenienze tecniche o finanziarie.

Tra gli otto elaborati presentati dai concorrenti, la commissione giudicatrice preseceglie, attraverso successive selezioni, tre progetti che sembrano corrispondere alle condizioni indicate dal bando. Neppure gli studi premiati, a dire il vero, soddisfano pienamente i committenti; nonostante le indicazioni ricevute, infatti, nessuno dei progettisti ha aderito integralmente alle ipotesi di sviluppo urbano che

nel corso degli ultimi anni si sono andate affermando nell'ambiente municipale. «I progetti — sentenzia la commissione — si sono dimostrati tutti insufficienti nei collegamenti fra il centro e la periferia e fra i quartieri periferici, appunto perché i progettisti, trovatisi di fronte allo stato attuale, hanno dovuto ricorrere allo studio di espedienti di limitata efficacia e di difficile attuazione». Su questo punto i commissari non sembrano nutrire dubbi. «...Nessuno studio completo e pienamente soddisfacente di un piano regolatore e d'ampliamento d'Arezzo è possibile senza prevedere nella zona della stazione ferroviaria l'abbassamento del piano del ferro... La via ferrata costituisce, così come si trova, una barriera praticamente quasi insuperabile contro l'espandersi naturale della città verso mezzogiorno e verso ponente. E mentre sembra non consigliabile, per evidenti ragioni di comodità cittadina, lo spostamento della stazione in località più lontana dal centro, non v'è chi non veda quali grandi vantaggi porterebbe l'abbassamento del piano del ferro, reso anche più facile e non troppo dispendioso dalle condizioni altimetriche del terreno».

L'ipotesi di abbassamento dei binari, che il Municipio tenta in questi anni di imporre all'amministrazione ferroviaria (orientata invece all'apertura di un sottopassaggio veicolare nella via di Pesciola e di un sovrappasso pedonale allo sbocco di Corso Vittorio Emanuele) viene raccolta, in effetti, dal solo progetto vincitore del

concorso, firmato dal «Gruppo Urbanisti» di Roma. Dell'équipe romana fanno parte gli architetti Piccinato, Cancellotti, Montuori, Scalpelli (impegnati, negli stessi anni, nella progettazione di Littoria), Fuselli, Lenzi, Niccolosi e Valle. (5)

In larvata polemica con il monumentalismo del regime, che presto sfocerà in sbrigative operazioni demolitorie, il Gruppo Urbanisti esclude per il centro storico aretino qualsiasi sventramento, ipotizzando caso mai una tenue opera di diradamento e di miglioramento igienico. «A risanare certi quartieri — sostiene la relazione allegata al piano — basterebbero delle prescrizioni di polizia sanitaria rigidamente applicate, piuttosto che le trasformazioni edilizie le quali alterano sempre la compagine storico artistica e distruggono gli ambienti architettonici del passato.» (6) Per la restante parte della città murata — quella situata a valle di via Garibaldi — si propone il mantenimento della croce viaria ottocentesca costituita dagli assi di via Guido Monaco, e via Petrarca-Via Crispi, integrata

però dalla creazione di una nuova piazza centrale collegata con piazza del Popolo, via Petrarca, Porta San Lorentino, Porta San Clemente ed il Poggio del Sole, sistemato a giardino pubblico.

All'esterno della cinta muraria, da aprire in diversi punti, evitando superflue e indiscriminate demolizioni, gli urbanisti romani propongono di gettare le basi di uno sviluppo a prevalente direzione occidentale, che riequilibri lo scivolamento della città verso Saione. L'asse di via Petrarca, prolungato all'esterno del bastione di Porta Buia fino alla ferrovia casentinese e a via Fiorentina, dovrebbe diventare la spina dorsale di una grande zona di espansione edilizia, protesa tra i binari della Firenze-Roma, il tracciato dell'Arezzo-Stia e la strada dei Sette Ponti. Un moderato sviluppo sul versante orientale della città, ai due lati di via Anconetana, affiancato da una ricucitura del quartiere di Saione che ne corregga la crescita longitudinale, dovrebbe ricondurre il centro antico in posizione baricentrica rispetto alla città nuova. Solo sul versante nordorientale la conformazione planimetrica «chiusa» sconsiglia la formazione di nuovi nuclei urbani.

Il collegamento del centro con la periferia viene proposto dal Gruppo di Roma sotto forma di tre soluzioni alternative, di efficacia decrescente: il radicale abbassamento della linea ferroviaria, che potrebbe essere in seguito facilmente scavalcata

con ponti in qualsiasi punto; la creazione di un sistema di cavalcavia sopra gli impianti ferroviari non modificati, che si rifletterebbe in un più contenuto sviluppo dei quartieri esterni a causa delle maggiori difficoltà di comunicazione; lo spostamento della stazione al di là di Saione, che amplificherebbe ulteriormente l'espansione unidirezionale lungo via Romana.

Il collegamento tra i quartieri periferici è progettato su base semianulare, con percorsi paralleli ai viali: delle mura, situati a distanza crescente in modo da evitare l'attraversamento dell'abitato da parte del traffico tangenziale. La zonizzazione prevede la concentrazione delle industrie nella zona del Fabbricone, la distribuzione «a quartiere» del verde pubblico, l'edificazione intensiva (4 - 5 piani) lungo le vie principali, degradante in semintensiva ed estensiva all'interno dei comparti.

Più condiscendente verso un'opera di diradamento edilizio del centro storico appare il progetto steso dagli architetti Luigi e Pietro Angelini ed Aldo Giunti, che si aggiudica il secondo premio. Per quanto riguarda la pianificazione della città da costruire le ipotesi di fondo non si discostano molto, a parte la diversa articolazione tecnico-progettuale, da quelle del Gruppo di Roma. Anche questo piano propone una espansione in direzione ovest, sud ed est. La pianta della città nuova, a forma approssimativamente circolare, dovrebbe presentarsi, in sostanza, come uno sviluppo radicale (ma completo ed omogeneo, senza vuoti all'interno) della topografia della città antica, chiusa sul solo versante settentrionale.

All'interno delle mura sono rivolte una serie di ipotesi progettuali che presuppongono un'opera non indolore di riordino del tessuto edilizio. Interventi di sistemazione, ampliamenti di strade e piazze, diradamento di edifici sono proposti per via di Colcitrone, piazza Umberto I, la zona di San Jacopo, piazza Sant'Agostino, via delle Torri, San Clemente. Nuovi tracciati stradali dovrebbero collegare via Petrarca con via San Lorentino e via San Clemente, via Crispi con piazza Sant'Agostino e Porta Trento Trieste. Una diffusa opera di sventramenti e rifacimenti parziali dovrebbe eliminare, all'interno dei quartieri più popolari, «ingombri al traffico», «difetti edilizi», «evidenti insufficienze di aria e di luce».

Assai più interessanti — soprattutto se considerate alla luce della politica urbanistica degli anni Trenta — appaiono le previsioni del terzo studio premiato. Il piano in questione è infatti opera dell'ingegner Umberto Tavanti, già capo dell'ufficio tecnico comunale, autore dei maggiori progetti cittadini dell'ultimo trentennio, (7) figura di un certo prestigio all'interno della gerarchia politica locale, di cui fa parte integrante. Muovendo dalla caratteristica topografia aretina e non volendone alterare il baricentro, Tavanti propone la creazione di quattro quartieri periferici,

disposti a ventaglio fuori delle mura occidentali, meridionali e orientali: San Lorentino, Pescaiola, Saione e Palazzolo. La superficie complessiva coperta dalla nuova espansione è calcolata in 715.000 metri quadrati: poco meno dell'intera superficie edificata dell'epoca. Nell'arco del trentennio successivo la città verrebbe a disporre così di una potenzialità edilizia sufficiente a consentire un raddoppio della popolazione residente, che in ossequio alla politica demografica del regime si ipotizza in 40 mila abitanti.

Al futuro quartiere di San Lorentino il progetto dell'ingegnere annette la maggiore importanza. Esteso ai due lati della strada provinciale Fiorentina, dovrebbe coprire l'intera zona delimitata dalla ferrovia per Firenze, dai binari della Casentinese e dalla strada dei Sette Ponti: la stessa disposizione, dettata da evidenti fattori topografici, ipotizzata dal Gruppo di Roma. Due arterie principali, biforcandosi nei pressi del passaggio a livello della ferrovia Arezzo-Stia, convoglierebbero il traffico proveniente dal Valdarno e dal Casentino verso il bastione di Porta Buia, su cui dovrebbe essere aperto un degno ingresso al centro cittadino. Gli scarichi fognanti dell'intero quartiere potrebbero esser fatti confluire con poca spesa nel torrente Castro, che dovrebbe di conseguenza essere ricoperto con un «voltone» fino all'attraversamento della ferrovia, dove troverebbe sede adeguata il mattatoio municipale. La parte più esterna del quartiere potrebbe essere edificata nel lungo periodo, divenendo una riserva per l'espansione ultratrentennale della città.

Il rione di Pescaiola, incuneato tra l'ansa della ferrovia ed il perimetro dell'ospedale neuropsichiatrico, dovrebbe avere prevalente carattere industriale ed operaio. La soprastante collina di Macagnolo (ovvero il colle del Pionta) verrebbe invece riservata all'impianto di un *quartiere giardino*, presentando caratteristiche morfologiche e ambientali particolarmente adatte alla costruzione di villini. Per il quartiere di Saione, già edificato spontaneamente, il piano Tavanti prevede un'opera di ricucitura e completamento. Il collegamento con il centro dovrebbe essere garantito, su questo versante, dalla costruzione di un nuovo cavalcavia dal Campo di Marte al piazzale della stazione. Il quartiere di Palazzolo, previsto tra via Erbosa e via Anconetana, avrebbe lo scopo essenziale di garantire una equilibrata ripartizione dello sviluppo edilizio in senso est-ovest.

«Arezzo — rassicura l'ingegner Tavanti passando ad occuparsi dell'assetto interno alle mura — non ha bisogno di grandi tagli chirurgici. La viabilità vi è, se mai, più ostacolata dalle pendenze che dalla disposizione geometrica delle strade. Come risanamento dell'abitato, due sole sono le zone da prendere di mira: Colcitrone e la zona di San Jacopo tra la Barriera Vittorio Emanuele e la Barriera Guido Monaco». (8) Sui due quartieri, che presentano marcate caratteristiche di sovraffollamento, insalubrità, miseria, emarginazione sociale, scarsa affidabilità politica, l'occhio esercitato del vecchio ingegnere comunale individua i comparti da affidare alle cure del piccone demolitore. A monte della via

Planimetria del Piano Regolatore proposto dall'ingegner Umberto Tavanti. Visione d'insieme

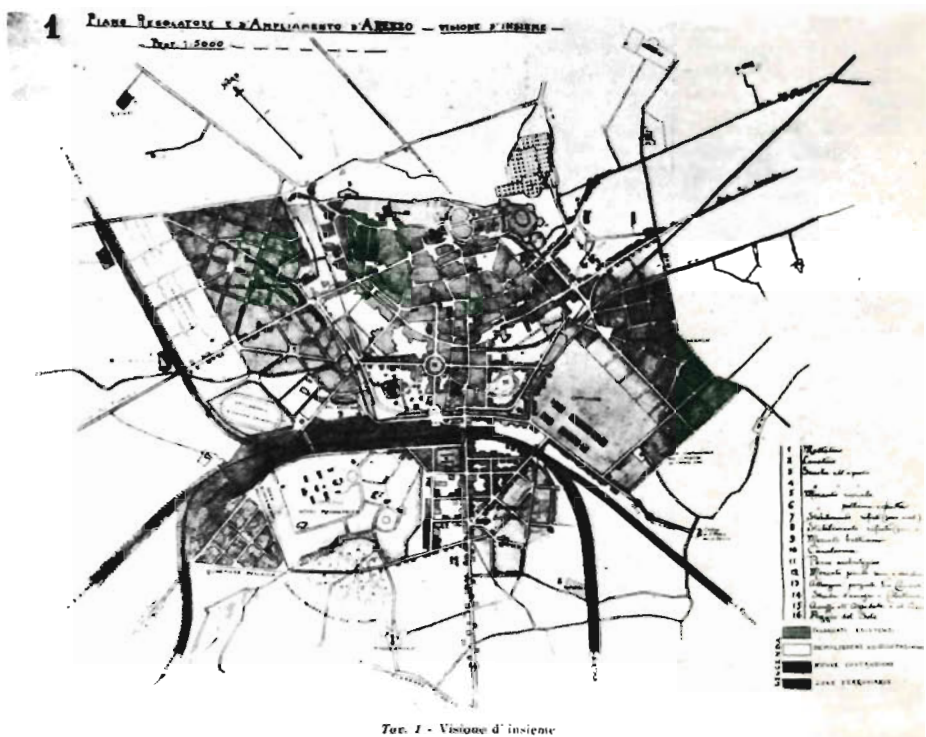


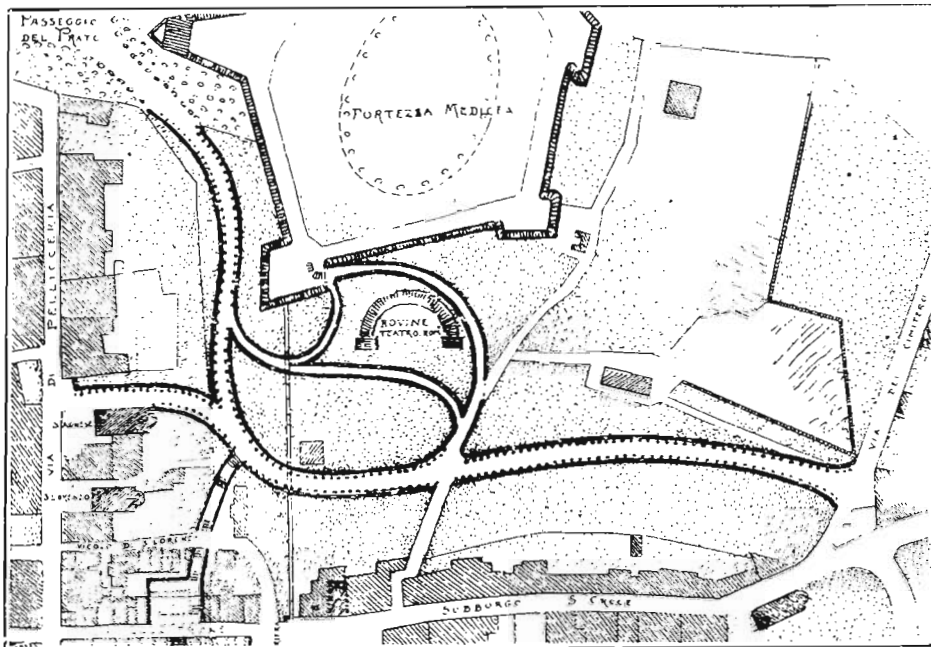
Fig. 1 - Visione d'insieme

STORIA

di Colcitrone, tra il Canto dei Pescioni e la Barriera, prevede uno sventramento di venti metri di profondità, da estendere alle case del sovrastante dedalo di vicoli medievali. In corrispondenza del «taglio» la via principale del quartiere, debitamente allargata, potrebbe essere dotata di una loggetta da destinare a mercato rionale. Tra la Barriera Colcitrone e la sottostante piazza Sant'Agostino, ipotizza l'apertura di una nuova strada di collegamento (la futura via della Minerva), con pendenze inferiori al 5 per cento, in alternativa all'erto tragitto di via Mazzini o di via Fontanella. Per il risanamento generale del quartiere propone una *generale revisione* dei fabbricati non in regola con le prescrizioni di igiene e di edilizia. «E per quest'opera non vi è bisogno di piani regolatori». Un analogo taglio in senso trasversale, da effettuare nelle adiacenze del Politeama, valorizzerebbe la zona di San Jacopo e l'ultimo tratto di Corso Vittorio Emanuele.

Nei confronti della cinta muraria il piano Tavanti prevede un'estesa opera di sbassamento e di demolizione, destinata negli anni successivi a cancellare in più punti il tracciato del poligono medico. Nel dettaglio, l'ingegnere suggerisce abbattimenti presso la Barriera Colcitrone, tra i Baluardi delle Gagliarde e di San Bernardo (l'attuale bastione dell'Eden), nel tratto compreso tra quest'ultimo e la Barriera della stazione, tra il Baluardo del Poggio, il Bastione della Parata e Porta San Lorientino. Al posto del Bastione della Parata, che dovrebbe essere completamente soppresso, è prevista la grande piazza ellittica da cui dovrebbero irraggiarsi le arterie dirette verso i quartieri periferici a San Lorientino e Pesciola. Effetto indiretto delle demolizioni, estese fino al San Clemente, sarebbe l'isolamento di Porta San Lorientino. «All'atto pratico, durante lo svolgimento delle fabbricazioni, sarà il caso di vedere se, senza pregiudizio di queste, potrà essere salvata dalle demolizioni qualche altra parte intermedia delle antiche mura».

Specifiche previsioni sono riservate all'allargamento di via Cavour nei pressi di piazza Umberto I e alla sistemazione del Poggio del Sole, ancora libero da costruzioni salvo il vecchio ospizio dei Francescani riformati. Di particolare impor-



Progetto dell'Ingegnere Tavanti. Viali di comunicazione tra la città alta e Santa Croce.

tanza, infine, due nuove strade di comunicazione proposte da Tavanti sul versante orientale della città. La prima dovrebbe collegare direttamente la sommità della collina del centro storico (il Duomo, il Prato, piazza S. Agnese) con il sobborgo di Santa Croce e la via del cimitero, costeggiando gli spalti della Fortezza. La seconda, più a valle, dovrebbe condurre da Porta Trento Trieste al nuovo ospedale, collegandosi all'altezza di Santa Croce alla strada precedente.

Pur essendosi classificato soltanto al terzo posto, il progetto dell'ingegnere Tavanti riscuote, senza dubbio, il maggior consenso all'interno del Municipio. Il concorso nazionale si chiude infatti senza l'auspicata confluenza degli studi presentati in un disegno coerente di programmazione urbanistica. Un tentativo di fusione dei progetti premiati, avviato fin dal febbraio 1930 con la nomina di una commissione presieduta da Salmi, si trascinerà per anni senza apprezzabili risultati. Sul fallimento del suo più audace tentativo di pianificazione dello sviluppo, il regime stenderà negli anni successivi un velo di oblio. All'esterno delle mura la città con-

tinuerà a crescere a macchia d'olio, irradiandosi lungo le principali direttrici viarie. All'interno gli interventi degli anni Trenta metteranno in pratica molte delle ipotesi avanzate dall'ingegnere Tavanti, indiscusso regista dell'Arezzo del primo Novecento.

Franco Rossi

Note

(1) Dalla Relazione della Commissione giudicatrice, pubblicata in *Comune di Arezzo. Piano Regolatore e di Ampliamento della Città. Relazione della Commissione Giudicatrice e Progetti premiati*. Arezzo, 1930.

(2) Al momento presidente della Brigata aretina Amici dei Monumenti.

(3) La deliberazione podestarile che istituisce il concorso risale al 4 ottobre 1928 (n.591); quella di assegnazione dei premi reca la data del 12 dicembre 1929 (n. 615). Il carteggio relativo, purtroppo assai parziale, è conservato presso l'archivio generale del Comune di Arezzo.

(4) Cfr. «Anni Venti. Nasce l'edilizia popolare», *Notiziario Turistico*, Luglio 1985.

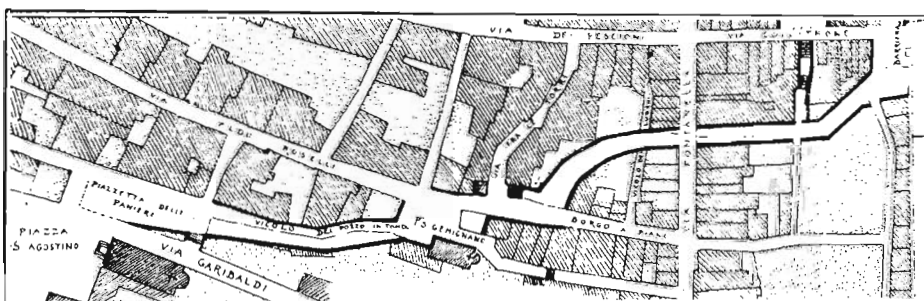
(5) Trent'anni più tardi, al culmine di una carriera di urbanista di fama internazionale, Luigi Piccinato tornerà ad Arezzo per stendere il PRG del 1962.

(6) *Piano regolatore... (cit.)*. Progetto G. Relazione.

(7) A cominciare dal Piano regolatore per la zona meridionale della città, steso nel 1893. Cfr. «La svolta degli anni '90», *Notiziario Turistico*, Aprile 1985.

(8) *Piano regolatore... (cit.)*. Progetto H. Relazione.

Progetto dell'ingegnere Tavanti. Nuova strada da Piazza Sant'Agostino alla Barriera di Colcitrone.



MOMENTI DELLA VICENDA URBANISTICA ARETINA

LE MANI DEL FASCIO SOPRA LA CITTÀ ANTICA

*Dal concorso del '29 alla travagliata stesura del Piano «comunale» del '35
Restauri, demolizioni, viabilità, verde: l'urbanistica senza Piano degli anni Trenta
L'intervento sul centro storico. Da via della Minerva al progetto Martelli*

“La denatalità e la troppo scarsa natalità costituiscono, specie quando si verifica il supero delle bare sulle culle,... triste condizione di regresso, intollerabile in un paese tutto proteso verso l'avvenire... Arezzo... a ragione può vantarsi di avere una popolazione tra le più sanamente feconde... D'altra parte... nelle città esistono zone di abitato le quali presentano dolorosamente fenomeni non troppo soddisfacenti dal punto di vista dell'incremento demografico, di cui non è tanto responsabile la popolazione, quanto il perdurare anacronistico di una condizione di cose, cui mezzo secolo di prosperità avrebbe dovuto in ogni modo porre rimedio e fi-

ne, col risanamento degli agglomerati antighienici ed insalubri.

Tale è appunto il caso del popoloso quartiere di Colcitrone, in cui di frequente si incontrano abitazioni che servono contemporaneamente di alloggio a due o più famiglie od in cui una famiglia, composta di 6 o 7 persone, ha dimora in un'unica stanza adibita ai più diversi e svariati usi. Qui deve esercitarsi l'opera del piccone demolitore...”(1)

Sulle pagine del *Bollettino di statistica*, utilizzato dal podestà Pier Lodovico Occhini per divulgare i successi del regime nella *cura urbis*, si fa discendere da queste curiose motivazioni, a metà degli anni

Trenta, l'avvio di una più radicale politica di manomissione del centro storico. L'obiettivo predestinato è naturalmente il rione di Colcitrone, dove una straripante popolazione di sottoproletari, distratta dal sovraffollamento, dalla promiscuità, dalla disoccupazione, dalla miseria, dalla sporcizia, dalla piaga endemica della tubercolosi, non mantiene un apprezzabile ritmo demografico.

Con il loro carico di problemi irrisolti, i quartieri popolari della città antica — Colcitrone, Santo Spirito, San Lorentino — testimoniano fastidiosamente, negli anni del consolidamento del regime fascista, un fallimento che la gerarchia politica lo-

Palazzo comunale, anni Venti. Facciata prima del restauro

1932. Il palazzo comunale in corso di restauro. La torre è già stata consolidata e rialzata. La facciata non ha ancora i merli (fototeca E.P.T. Arezzo)

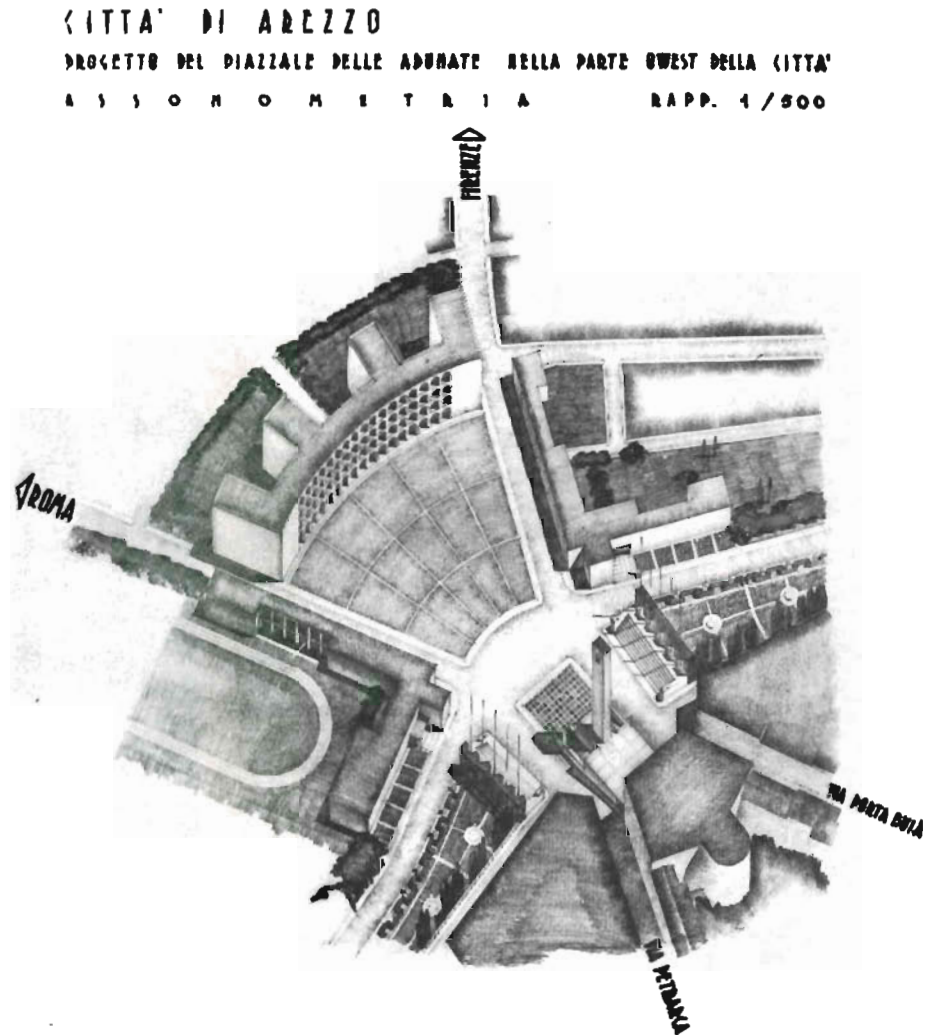
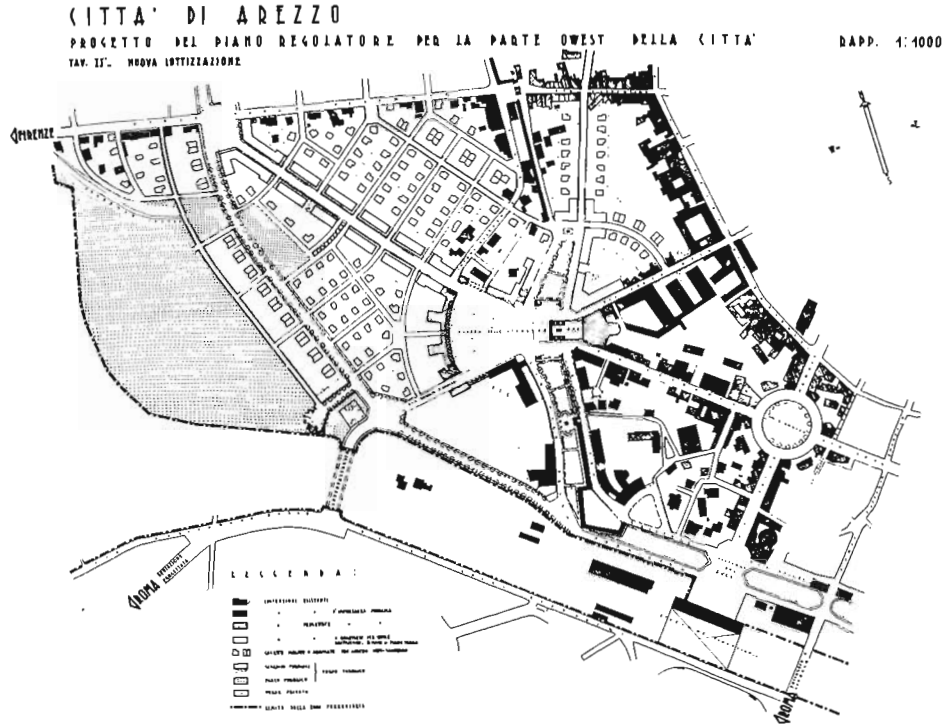


STORIA

cale (o quantomeno la sua parte più consapevole) avverte con preoccupazione. Nonostante le intenzioni altisonanti e l'energico esempio impartito dalla capitale, (2) il governo podestarile non è riuscito a dotare la città di Arezzo di un piano regolatore generale concretamente operante. Le velleità pianificatrici della fine degli anni Venti, culminante nel concorso nazionale del 1929, si sono arenate negli anni successivi senza produrre risultati apprezzabili. (3) In mancanza di un disegno ordinato e coerente, lo sviluppo urbanistico aretino è proseguito all'insegna della spontaneità, del caso, dell'alternare prevalere degli interessi speculativi. Lo stesso intervento pubblico ha assunto un carattere settoriale e limitato; il governo complessivo della crescita urbana, rivelatosi irraggiungibile, ha ceduto il passo alle iniziative scenografiche, al monumentalismo fasullo, alla cura dell'immagine di facciata. La politica dei lavori pubblici, non potendo (o non volendo) condizionare l'iniziativa privata, ha finito per marciare a rimorchio di quest'ultima, assecondandone gli obiettivi spesso assai discutibili.

Conclusosi il concorso nazionale con la scelta dei progetti da premiare, ma senza l'adozione di alcuno di essi, il podestà ha deciso, nel febbraio del 1930, di affidare ad una speciale commissione l'incarico di "approntare il definitivo piano regolatore e di ampliamento della città di Arezzo, tenuto presenti le soluzioni prospettate sia nel progetto vincitore, sia negli altri progetti presentati al concorso". A far parte del nuovo organismo — che qualche mese più tardi sarà assorbito dalla "Commissione d'Arte e del Piano regolatore" — vengono chiamati, tra gli altri, l'architetto Castellucci e l'ingegner Cassi (già componenti della commissione giudicatrice del concorso), gli ingegneri Umberto Tavanti e Donato Bizzelli, succedutisi a capo dell'ufficio tecnico comunale, i cultori di storia aretina Del Vita e Verani. La presidenza del gruppo, formato "con l'approvazione delle locali gerarchie", viene offerta al professor Salmi, altro protagonista del concorso del 1929. (4)

Ma i lavori per la fusione dei progetti segnalati e per il loro adeguamento alle iniziative che in questi anni il Municipio va prendendo, si trascinano stancamente per diversi anni. Il 15 ottobre 1932 la commissione presenta finalmente una planimetria generale accompagnata da una relazione illustrativa. Lo studio di "alcune lievi variazioni", ritenute necessarie prima dell'adozione, impegna l'ufficio tecnico comunale, debitamente rinforzato, fino all'11 febbraio 1935: anche mettendo in conto la proverbiale lentezza dei pianificatori municipali, l'abnorme ritardo accumulato sembra evidente dimostrazione che l'interesse per la conclusione della vicenda si è alquanto affievolito. La deliberazione podestarile del 22 aprile 1935, con la quale il piano, a firma dell'ingegnere capo Bizzelli, viene formalmente adottato





Sopra: 1934. Esterno di Porta S. Lorentino dopo il restauro (Biblioteca ASA)
In basso: 1932. Interno di Porta S. Lorentino prima del restauro (fototeca E.P.T. Arezzo)

dal Comune — senza peraltro diventare esecutivo, risultando nel 1938 ancora impastoiato nelle procedure di approvazione — conferma l'avvenuta inversione di tendenza all'interno della gerarchia cittadina. "… Trattasi non di adottare un piano regolatore sotto forma di progetto esecutivo — ridimensiona l'atto stesso di adozione — ma invero di deliberare un piano di massima regolatore edilizio e di ampliamento per fissare le direttive e determinare i criteri generali secondo i quali saranno sviluppati e compilati i piani particolareggiati di esecuzione", la presentazione dei quali "avverrà a mano a mano che se ne presenti l'opportunità e se ne preveda la prossima realizzazione". (5)

La pianificazione dello sviluppo cittadino, insomma, è rinviata a tempi migliori. Capovolta la filosofia che aveva condotto al concorso del '29, il governo podestarile si è fermato in mezzo al guado, restio ad erodere la propria sfera di discrezionalità ed incapace di imporre vincoli sgraditi a forze economiche, sociali e professionali troppo ben collocate all'interno dei centri decisionali. In assenza di uno strumento urbanistico generale, la città resta teatro delle esercitazioni architettoniche del regime, rivolte ora alle torri e alle mura, ora al verde pubblico, ora alla viabilità interna, ora agli sventramenti. (6) L'attività privata, per tutto l'arco degli anni Trenta, deve uniformarsi al solo regolamento edilizio, aggiornato nel 1932.

Il rialzamento delle antiche torri magnatizie inaugura, a partire dal 1925, l'opera di arbitrario "restauro monumentale" che lascerà tracce evidenti nell'immagine della città. Nel giro di un decennio cinque torri medioevali vengono rialzate per far riacquistare al panorama are-

tino "il suo antico aspetto guerriero". (7) L'operazione, seguita direttamente dal podestà, interessa le torri Faggiolana e Lapoli in piazza Grande (cornice della riesumata Giostra del Saracino, altro reperto di maschi e attitudini guerresche), la torre di Borgunto, la "Bigazza" degli Albergotti, elevata al rango di "torre littoria" per la prossimità alla Casa del Fascio, e la torre comunale. Il consolidamento di quest'ultima, effettuato su disegno dell'ingegner Tavanti, procede, tra il 1930 e il 1932, parallelamente al restauro del palazzo dei Priori. "L'edificio... adibito a sede del podestà e degli uffici comunali, per la distribuzione interna dei locali si presentava non rispondente alle giuste esigenze del pubblico e d'altro lato, sia all'interno sia all'esterno, si trovava in tale stato indecoroso e di trascuratezza, quale non si addiceva ad un ufficio di sì notevole importanza... In omaggio quindi alla rinata volontà di grandezza, per cui le passate glorie vengono riconsacrate per

congiungerle al presente, l'Amministrazione comunale ha voluto che il Palazzo dei Priori tornasse ad essere degna residenza della risorta Magistratura Podestarile". (8) Il restauro dell'edificio, affidato all'architetto Castellucci, consiste nel rifacimento dell'atrio grande, nella chiusura del loggiato del primo piano, nel riordino della facciata e nella merlatura del palazzo. Nello stesso periodo si mette mano al riordino di altri edifici di carattere civile, come il palazzo pretorio, finalmente liberato dalla destinazione a carcere circondariale, e religioso.

Alla venerazione per il valore simbolico degli antichi edifici sembra corrispondere, paradossalmente (ma non troppo, perché qui gli interessi si fanno tangibili), un atteggiamento iconoclasta nei confronti della cinta muraria. Contro la fortificazione medicea, già aperta alla fine degli anni Venti all'imbocco di via Petrarca e di via Crispi, si susseguono gli interventi di demolizione, destinati a collegare le zone di espansione edilizia interne ed esterne al perimetro delle mura. I tratti abbattuti o drasticamente abbassati — in pratica tutto il lato sudovest della cinta — corrispondono puntualmente alle previsioni del piano regolatore proposto dall'ingegner Tavanti nel 1929. Alla stessa fonte progettuale si richiama la sistemazione di porta San Lorentino, debitamente rialzata e merlata nel corso del 1932.

L'abbattimento delle mura porta a compimento un processo, avviato nella seconda metà dell'Ottocento, di incremento della rendita fondiaria dei terreni situati nelle adiacenze del vecchio perimetro urbano. L'eliminazione dell'ostacolo per-



STORIA



La Casa del Fascio di Arezzo, oggi sede dell'Archivio di Stato. A sinistra la «Bigazza» degli Albergotti, rialzata ed elevata al rango di «torre littoria» (Biblioteca ASA)

mette di aprire nuove vie di comunicazione, dà spazio all'ulteriore espansione edilizia, valorizza aree in precedenza trascurate perché distanti dalle direttrici di penetrazione. All'interno della città l'alleggerimento della pressione edilizia consente la creazione di spazi collettivi ed innesca un parallelo aumento di valore delle aree ancora libere. «Quando le città erano costrette entro la cerchia delle vecchie mura — spiega il *Bollettino* podestarile — era necessità di fare di ogni spazio interno area per costruzioni edilizie, dimodoché si avevano case a ridosso le una delle altre, inframezzate solo da oscuri cortili e da piccoli anemici giardini, con grave scapito, dal lato igienico, della convivenza sociale. Un moderno agglomerato urbano, dopo l'abolizione delle barriere daziarie e dopo che un più ampio respiro è stato dato all'abitato con l'abbattimento delle vecchie mura, tende invece a risolvere il problema della lotta per l'igiene e per la prevenzione delle malattie contagiose, mediante la creazione al centro ed alla periferia di ampi spazi verdi ed alberati... Si hanno così la creazione di città-giardino, l'istituzione e l'apertura al pubblico di ampi parchi, vere oasi di verde...» (9)

L'operazione verde pubblico scatta nell'estate del 1930, con la rimozione del lastricato di piazza del Popolo (nella porzione compresa tra le vecchie logge del grano ed il nuovo palazzo delle Poste) e la sistemazione dell'area a giardino all'italiana su progetto del poliedrico architetto Castellucci. Nel corso dell'anno successivo si mette mano alla sistemazione a verde della fascia compresa tra il Poggio del Sole e l'incrocio con via Vittorio Veneto, in modo da rendere più decoroso l'ingresso in città per i viaggiatori provenienti dalla

stazione. Alle due estremità dei nuovi giardini, di fronte al piazzale del Duce (oggi piazza della Repubblica), vengono installate le caratteristiche fontane riproducenti la chimera etrusca. Negli stessi anni giunge a compimento la sistemazione del complesso Prato-Fortezza, aperto al pubblico in epoca napoleonica, esteso nell'ultimo decennio dell'Ottocento grazie alla donazione del conte Fossombroni, allargato negli anni Venti verso San Domenico con la creazione del «Parco della Ri-

membranza», liberato infine, dopo l'erezione del monumento al Petrarca (1928), dagli ingombranti festeggiamenti di san Donato.

Nel 1933 si completa l'arredo dei viali esterni alle mura prolungando fino a via Margaritone i giardini della stazione. Nella città alta si sistema a verde l'area compresa tra la chiesa di Santa Croce e gli edifici del nuovo ospedale. Assai minor considerazione viene riservata alla zona del Poggio del Sole, abbandonata nel corso di questo decennio all'assalto dell'edilizia pubblica e privata (ville, case per gli impiegati statali, nuovo palazzo del Governo).

A metà degli anni Trenta, mentre la faticosa elaborazione del nuovo piano regolatore volge verso un inglorioso epilogo, il regime avvia la sua politica di «risanamento» del centro storico con l'apertura di una serie di arterie di collegamento alla sommità della città antica. Ancora una volta si dà attuazione, con pochissime variazioni in fase esecutiva, ai progetti formulati da Umberto Tavanti nel piano del '29.

Tra il 1934 e il '35 viene realizzato il viale del Re (oggi viale Buozzi), che collega la strada perimetrale del Prato e via dei Palagi con il sobborgo di Santa Croce, innestandosi su via Antonio da Sangallo in prossimità del cimitero. Poco più a valle, sempre sul versante orientale della collina, è tracciato il viale del Littorio (l'odierno viale Matteotti), che mette in comunicazione Santa Croce e la zona ospedaliera con porta Trento Trieste e via Anconetana. Ampie, panoramiche, di limitata pendenza, le due strade sono costruite con l'occhio rivolto al traffico vei-

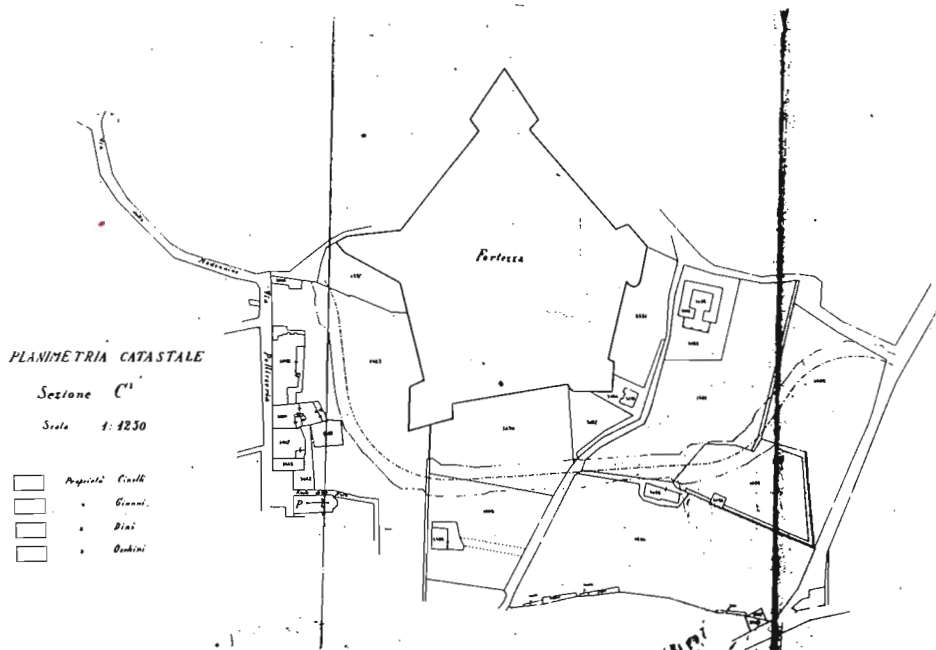
Piazza del Popolo, anni Trenta. Rimosso il lastricato, la parte centrale della piazza è stata sistemata a giardino. (Fototeca E.P.T. Arezzo)



colare, ma anche a quello pedonale: in futuro si pensa di creare più di un allacciamento tra viale del Re e via di Colcitrone, nel quadro di un generale sventramento del malsano quartiere.

Al risanamento di Colcitrone punta ancor più drasticamente l'apertura di via delle Torri (poi della Minerva), deliberata nel gennaio 1935 e portata avanti non senza difficoltà negli anni successivi. Collegando piazza Sant'Agostino con piazza di Porta Crucifera, la nuova strada si presta, come aveva rilevato l'ingegner Tavanti proponendone la creazione, a molteplici scopi: il miglioramento delle comunicazioni tra la parte bassa e quella alta del centro storico, il risanamento edilizio della zona attraversata, la valorizzazione di una estesa superficie ortiva rimasta a lungo ineditata perché priva di sbocchi. Tracciando il progetto esecutivo, dichiara il

Viale del Re. Planimetria



Municipio, "...si è cercato di colpire gli edifici che meno rispondono alle norme igieniche; infatti in quasi tutti i fabbricati colpiti si riscontra un'assai forte densità di abitanti, con quali conseguenze poi è facile desumere dando uno sguardo ai registri del dispensario antitubercolare, che rivelano essere tali abitazioni dei veri focolai di infezione. Il numero delle case che verranno abbattute ascende a 14; in esse hanno attualmente dimora 37 famiglie, composte complessivamente di circa 150 persone, numero che appare esorbitante specie quando si pensi alla scarsità e ristrettezza degli ambienti". (10)

Ma per debellare la tbc, il sottosviluppo, il disordine urbanistico, la miseria dei rioni più popolari della città non basta agitare che il piccone demolitore. Trascorso qualche anno dall'enunciazione dei ver-

bose propositi di sventramento — peraltro seguiti, all'atto pratico, da iniziative limitatissime (11) — il regime è costretto a prendere atto che la questione va affrontata con altri mezzi. Realizzata una rete viaria adeguata, bisogna decidersi ad operare nel tessuto edilizio (e sociale) un "taglio chirurgico in profondità". Per il quartiere di Colcitrone l'incarico viene affidato all'architetto Gisberto Martelli, che nel 1939 presenta un progetto di massima, corredato dai risultati di una indagine capillare sulla situazione demografica, igienica ed abitativa. (12)

Studio preliminare da cui derivare gli stralci esecutivi — durata prevista: otto anni; spesa preventivata: 7 milioni e mezzo — il progetto Martelli affronta il problema del diradamento edilizio con la convinzione che "bisogna sradicare tutto ciò che è dannoso alla salute fisica e mo-

tre, altrettanto misere, che, per giunta, sono tanto alte".

Ma il progetto Martelli, travolto dagli eventi bellici, non approderà mai alla fase esecutiva. Al capezzale del centro storico aretino si ritroveranno, un quinquennio più tardi, in un quadro sociale reso ancora più drammatico dalle ferite della guerra, i responsabili dell'opera di ricostruzione.

Franco Rossi

Note

1) Comune di Arezzo, *Bollettino mensile di statistica*, Novembre 1934.

2) Sono di questi anni lo sventramento dell'area tra il Campidoglio e il Colosseo, l'apertura di via dell'Impero, la deportazione in periferia di migliaia di residenti.

3) Cfr. "Il concorso del 1929", *Notiziario Turistico*, Settembre 1985.

4) Cinque anni più tardi, all'atto dell'adozione ufficiale del piano, la sottocommissione risulta composta dal prof. Salmi, dall'arch. Castellucci, dal dott. Aretini, dagli ingegneri Paoli, Cassi e Tavanti, dal prof. Giunti, dal cav. Del Vita.

5) Il testo completo della deliberazione podestarile 22.4.1935, n. 211, è consultabile in Comune di Arezzo, Ufficio stampa, *Piano generale di massima, regolatore edilizio e di ampliamento*, 1935. Documenti per la storia urbanistica di Arezzo, fasc. 3, Arezzo, 1983. Gli allegati tecnici del piano — 1 relazione, 1 planimetria generale in scala 1:2.500, 17 planimetrie particolari in scala 1:1.000 — risultano al momento irreperibili, probabilmente dispersi all'interno dell'archivio storico del Comune, in via di allestimento.

6) Cfr. Comune di Arezzo, *Demografia e lavori nel quadriennio 1931 (IX) — 1935 (XII)*, (s.l., s.d.), Biblioteca Archivio di Stato, Arezzo.

7) Cfr. "Torri aretine", Comune di Arezzo, *Bollettino mensile di statistica*, Marzo 1935

8) Cfr. "Il Palazzo dei Priori", *Bollettino (cit.)*, luglio 1934.

9) Cfr. "Nuovi giardini", *Bollettino (cit.)*, Marzo 1934.

10) Cfr. "Il progetto di costruzione di una nuova strada fra Piazza S. Agostino e Piazza di Porta Crucifera", *Bollettino (cit.)*, Novembre 1934.

11) Da segnalare, per l'evidente carattere "coloniale", il *Progetto di risanamento di una prima porzione del rione di Santo Spirito*, deliberato il 10.3.1939 ed affidato ad una "Società cittadina avente per iscopo il risanamento civile urbano". Motivo dell'intervento è l'imminente trasferimento sul vicino Poggio del Sole degli uffici della Prefettura.

12) Cfr. Comune di Arezzo, Ufficio tecnico, *Progetto di massima per il risanamento del quartiere di Porta Crucifera*, relazione e cartografia. Archivio Comune di Arezzo.



Veduta di Arezzo da piazza S. Agostino. Seconda metà degli anni Trenta (fototeca E.P.T. Arezzo)

MOMENTI DELLA VICENDA URBANISTICA ARETINA

LE FERITE DELLA GUERRA

«Il fenomeno dell'urbanesimo ha portato le sue conseguenze di infittimento degli isolati, ha consigliato le facili sopraelevazioni, che hanno portato a condizioni igieniche veramente disastrose». Volge l'anno 1939 e l'architetto Gisberto Martelli, progettista del mancato sventramento di Colcitrone (1), analizza senza peli sulla lingua la rovinosa situazione del centro storico aretino. «Moltissime case si affacciano alla strada stretta, solo con una stanza che spesso ha due finestre; posteriormente un'altra stanza respira su un misero cortile chiuso da alti muri, ridotto da intasamenti di capanne e da sovrapposizioni costruite in ogni tempo. Tutte le altre stanze della casa ricevono luce indiretta. Il basso prezzo di affitto fa ricercare queste abitazioni dalla classe povera e coloro che le occupano spesso si restringono a loro volta in pochi ambienti per far posto ad altri e trarre dal subaffitto un alleviamento al già modesto canone». (2)

Al tramonto del ventennio, nei lividi anni che preludono al sanguinoso passaggio del fronte bellico, l'impronta lasciata dal fascismo nell'impianto urbanistico aretino può essere valutata nella sua reale

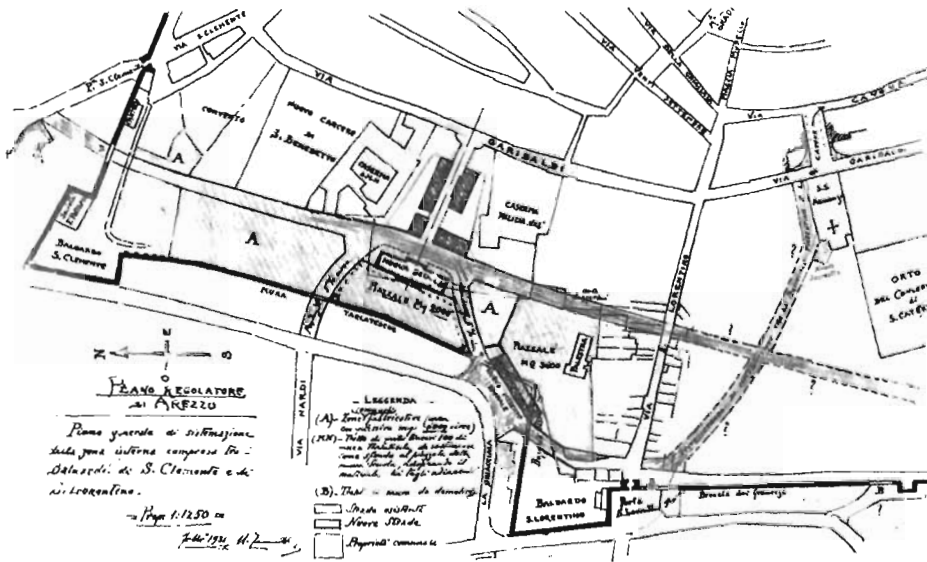
Al tramonto del Ventennio:
costi e ricavi della liquidazione
del PRG / L'appuntamento
mancato con la legge del '42

Dalle incursioni aeree al
passaggio del fronte il panorama
desolato del luglio '44

portata, nei suoi limiti, nelle sue vistose incongruenze. Sulla soglia degli anni Quaranta, dopo un decennio di aspro dibattito — dentro e ai margini del regime (3) — sull'architettura e l'urbanistica, sul nesso tra l'economia corporativa e la pianificazione del territorio, la città è sprovvista di piano regolatore; l'espansione edilizia segue le direttrici tracciate dal lucro, lasciando sulle spalle della collettività un pesante fardello urbanistico; l'intervento pubblico, smarrito da anni qualsiasi disegno di ampio respiro, arranca dietro l'iniziativa privata. Il governo podestarile, incapace di arrestare il degrado del centro storico, sorpreso da un inurbamento sen-

za precedenti, prigioniero di una manciata di progetti che risalgono all'inizio del secolo, quando non alla fine dell'Ottocento, tocca nella seconda metà degli anni Trenta il punto più basso della sua non troppo limpida esperienza urbanistica.

Delle velleità pianificatorie del '29, culminate nel concorso nazionale, resta ormai una lontana parvenza. Il podestà Occhini, seguendo una parabola comune a molte città italiane, che con Arezzo hanno condiviso la stagione dei concorsi, ha finito per liquidare il progetto del *Gruppo di Roma* e per affidare all'ufficio tecnico comunale la stesura di un piano che gli interminabili tempi di redazione, le molte interferenze, le lungaggini procedurali ed infine la guerra si incaricheranno di far nascere già morto. L'apparato tecnico-burocratico del Municipio, indubbiamente più malleabile, più propenso ad assecondare le mutevoli opinioni della gerarchia o le alterne esigenze della propaganda, più sensibile al condizionamento dei gruppi di interesse, è stato così investito di un potere crescente e per certi aspetti esclusivo. Non a caso nel corso degli anni Trenta ha potuto trovare completamente, a fianco del monumentalismo di cartapesta del re-



1931. Studio preliminare per il Piano Regolatore del 1935. Disegno dell'ingegner Umberto Tavanti (Archivio Comune di Arezzo)

gime, la maggior parte dei progetti maturati dall'ingegner Umberto Tavanti in un trentennio di direzione dell'ufficio tecnico comunale.

Ma non si è riusciti ad andare oltre un intervento di tipo sostanzialmente ottocentesco, limitato al disegno del reticolo stradale, all'allineamento dei palazzi, all'arredo dei pochi spazi pubblici, alla localizzazione degli impianti e degli edifici di carattere civile. Oppure (ma il risultato è il medesimo) non si è voluto oltrepassare questo orizzonte.

Nella nascente periferia dei sobborghi si è continuato per lo più a costruire — con la sola eccezione dei villini di via Masaccio, destinati al ceto medio — secondo il modello a cortina perimetrale chiusa, edificando massicce volumetrie lungo i fronti stradali, aperte all'interno su squallidi cortili. Lo sfruttamento intensivo dei suoli, l'assenza di infrastrutture e servizi elementari, la rigida gerarchizzazione della tipologia edilizia secondo il livello di reddito e di potere dei destinatari segnano in modo inconfondibile il tessuto urbano realizzato nel corso del ventennio. Nella parte alta della città si è toccato con mano, smaltita l'ubriacatura propagandistica del *piccone demolitore*, come il risanamento degli isolati insalubri e sovraffollati del centro storico richieda ben altro che l'apertura di un paio di strade al traffico motorizzato.

In realtà, tra il primo dopoguerra e gli ultimi anni della dittatura la città è cambiata profondamente, sul piano della conformazione fisica e spaziale come su quello della composizione sociale. A dispetto della martellante politica ufficiale del regime, fondata sull'*antiurbanesimo* e sul *ruralismo* (sul tentativo, cioè, di arrestare il travaso di abitanti dalla campagna alla città, ancorando la manodopera agricola ai centri rurali), tra il 1911 ed il 1936 la popolazione insediata nel capoluogo è passata da 15.186 a 26.018 unità. Oltre

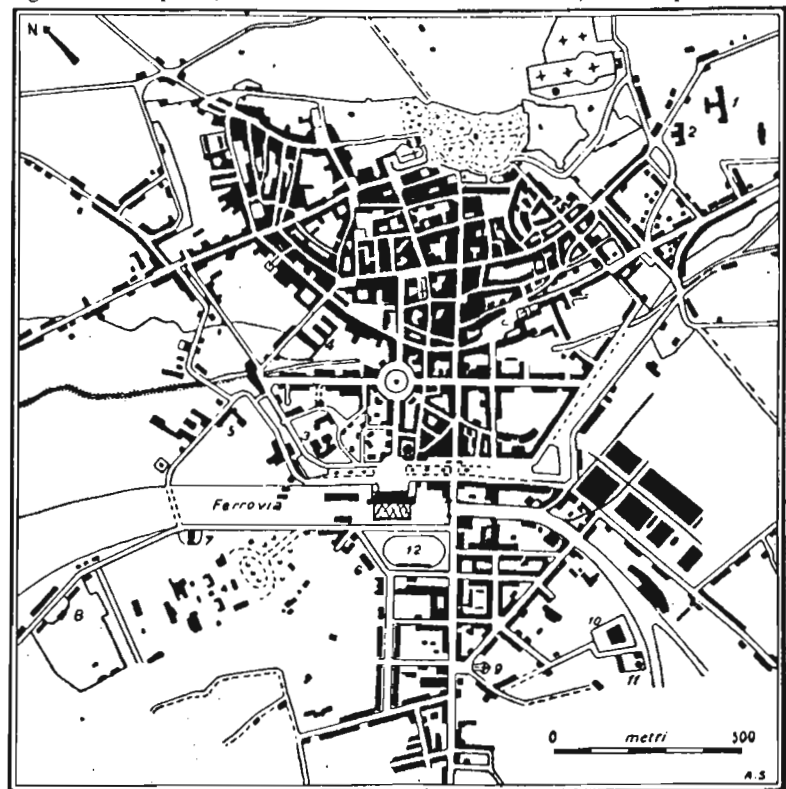
diecimila persone, in gran parte immigrate dalla campagna e dai centri montani che si vanno spopolando, sono andate ad accrescere, con una pressione urbanistica considerevole, la popolazione residente in città, che assorbe ormai il 43 per cento di quella insediata nell'intero comune.

Il fenomeno è andato ben oltre le riposte speranze della gerarchia locale, che a dispetto della lotta contro la *tabe urbana* sollecitata da Roma ha sempre preferito, per ovvi motivi di prestigio, premere il pedale sulla insensata campagna demografica — che del temuto urbanesimo è causa tutt'altro che secondaria — e sullo sviluppo del capoluogo. D'altra parte, l'incres-

mento demografico, affiancato da un consistente spostamento di forza lavoro dall'attività agricola a quella industriale e terziaria (5) e da una convulsa espansione edilizia privata e pubblica, suscita ormai una crescente domanda sociale, innesca conflitti per l'accaparramento della casa e del lavoro, porta a maturazione problemi nuovi, che reclamano soluzioni diverse dal passato.

Problemi di pianificazione urbana, anzitutto. Imboccata la strada dell'industrializzazione e dello sviluppo, la città non appare più un *organismo* capace di adattarsi spontaneamente — o tutt'al più con pochi e lineari accorgimenti — al mutamento del contesto storico, sociale, ambientale. Non è più in grado, in altri termini, di autoregolarsi. Diviene un insieme eterogeneo di parti funzionalmente diverse, conformate secondo attività — la residenza, la produzione, il traffico, i servizi — scarsamente compatibili. La progressiva specializzazione degli spazi fisici, tenuti assieme dal collante generale dei rapporti di produzione e di scambio, trasforma la città in un aggregato discontinuo, dove la *zonizzazione* è lasciata al caso, all'arbitrio dei progettisti, o alla convenienza dei singoli soggetti sociali, che raramente coincidono con l'interesse collettivo.

Abbandonato il tentativo di pianificazione del '29, lo scarto tra la complessità dei problemi urbanistici emergenti e l'ineadeguatezza dell'intervento pubblico (sul piano della normativa e del controllo come su quello operativo) si va facendo, nel corso degli anni Trenta, sempre più evidente. L'approvazione della *legge contro l'urbanesimo* del 1939, con la quale si vie-



Arezzo, 1938. Pianta disegnata e pubblicata da Aldo Sestini in «Studi geografici sulle città minori della Toscana. Arezzo». Rivista Geografica Italiana, anno XLV, 1938

STORIA



tra i trasferimenti di residenza nei capoluoghi di provincia superiori ai 25 mila abitanti, simboleggia in modo emblematico la portata generale di questa sconfitta. (6)

Sul finire degli anni Trenta, comunque, la crescita è già avvenuta e l'andamento demografico tende ad una relativa stabilità. «L'area occupata dalla città — annota Aldo Sestini nel 1938, in un famoso studio pubblicato dalla Rivista Geografica Italiana — è di circa 215 ettari... Il limite risulta netto soltanto dal lato settentrionale, seguendo il tracciato delle mura... Lungo la Via dei Sette Ponti si ha un sobborgo notevolmente continuo, fino a circa 400 metri dalle mura urbane. Ancora maggiore è lo sviluppo lungo la strada Valdarnese, dove il caseggiato si è notevolmente raffittito con le costruzioni dell'ultimo quindicennio, e si può considerare perfettamente cittadino fino alla ferrovia casertinese, cioè a 700 metri dalla Porta San Lorentino... La parte più settentrionale della collina del Duomo Vecchio, con il Manicomio ed il Brefotroffio, è verso oriente a stretto contatto con i caseggiati d'abitazione e rientra ormai pienamente nella città. Più incerta è la delimitazione lungo la Via Romana... Fino a 800 metri di distanza dal vecchio tracciato delle mura medicee si ha un vero quartiere con strade che si incrociano; ma costruzioni abbastanza fitte si spingono ancora oltre la via suddetta, fino al torrente Vingone, cioè fino a 1.250 metri dall'antica Porta S. Spirito. A mezzogiorno per il Viale Mecenate... il caseggiato si spinge, benché discontinuo, fino a 650 metri dal bastione mediceo. Al sobborgo, anch'esso lineare, della Via Anconetana, si può assegnare uno sviluppo di 500 metri almeno. Tra i diversi sobborghi naturalmente l'area cittadina rientra fortemente, stendendosi tra l'uno e l'altro la campagna

coltivata...». (7)

Una città assai diversa, dunque, dal grosso borgo agricolo del primo dopoguerra. La gerarchia politica aretina, tuttavia, non mostra di averne acquisito la consapevolezza. Ancora nel 1939 il progetto dell'architetto Martelli, evidentemente concordato con il podestà e l'onnipotente ufficio tecnico comunale, affronta il problema del risanamento di Colcitrone in termini di brutale sventramento, di demolizione di interi comparti, di espulsione degli abitanti: non un cenno all'impianto di servizi pubblici e collettivi, alla creazione di strutture scolastiche e sanitarie, al risanamento igienico delle abitazioni destinate a rimanere in piedi. Si tocca con mano, insomma, un arretramento culturale, un sostanziale ripiegamento rispetto alla ambiziosa e velleita-

ria progettualità ostentata dal regime nel decennio precedente. Un arretramento tanto più marcato se inquadrato nel contesto nazionale, dove il dibattito urbanistico si è invece imposto e sviluppato, segnando tappe di cruciale importanza: dal '29 la disciplina è entrata nelle facoltà di architettura; nel '32 è nato l'Istituto di Urbanistica, ben presto nazionale; nel '39 è stata varata la legge sulla salvaguardia delle bellezze naturali. Nel '42, dopo un decennio di contrastata elaborazione, si è giunti all'emanazione della legge 1150, ossatura di una normativa destinata a sfidare il passare degli anni e l'avvicinarsi dei regimi.

Com'è noto, lo Stato fascista non fa in tempo a misurarsi, al centro come alla periferia, con la dirompente portata innovativa della legge che introduce il nuovo sistema di pianificazione incernierato sul piano regolatore comunale, il potere di esproprio dei terreni, l'obbligo della suddivisione territoriale in zone funzionali e dell'individuazione prioritaria delle vie di comunicazione e delle aree per i servizi. Lo sbarco alleato in Sicilia a ed il tracollo militare, con il conseguente passaggio del fronte su tutta la penisola, suggellano con una disastrosa ecatombe umana e materiale l'uscita di scena del regime e rinviando agli anni Cinquanta, a ricostruzione avvenuta, le prime applicazioni della legge urbanistica.

Paradossalmente, saranno le incursioni aeree alleate e le truppe della *Wehrmacht* in ritirata verso la *Linea Gotica* a provocare



In alto:
Gennaio 1944.
Incursione aerea alleata
su Arezzo
A destra:
16 gennaio 1944,
ore 9. Ricognizione
aerea sulla città
bombardata



quegli sventramenti che gli urbanisti del ventennio hanno progettato a più riprese, ma realizzato solo in minima parte. Nell'arco di quattro mesi (novembre 1943 — febbraio 1944) la città di Arezzo è martellata da una decina di bombardamenti aerei angloamericani che riducono interi quartieri ad un cumulo di macerie. (8) «Nella giornata di sabato 22 gennaio — rivela una cauta corrispondenza dalle censuratissime colonne de *La Nazione*, inondate di consolatorie veline sulla tenuta di Cassino — due grosse formazioni di pirati dell'aria hanno sganciato bombe particolarmente sui quartieri popolari della nostra martoriata città. Oltre alle Chiese di San Bernardo e di San Pier Piccolo distrutte nelle incursioni del 15 e 17 gennaio, un'altra Chiesa, quella di S. Croce, è stata molto danneggiata insieme all'Ospedale Civile. Nemmeno il Camposanto è stato rispettato e nel sacro recinto molte bombe hanno scoperchiato parecchi sepolcri. Anche questa volta si hanno a deplorare molte vittime e ingenti danni. Nella serata di giovedì 27 la città... ha avuto la sua ottava incursione... Il quartiere di Porta Crucifera è stato ancora duramente provato, insieme ad abitazioni di alcune vie... Molte bombe sono state scaricate a casaccio nelle campagne...» (9)

Tra l'inverno e la primavera del '44 la città si svuota. Terrorizzata dal pericolo di nuove incursioni o costretta dalla per-

dità della casa, una marea di sfollati e senzatetto si riversa nella campagna circostante e nei centri della fascia collinare, sfamata a malapena da un'economia agricola ridotta allo stremo. Soltanto nella seconda metà di luglio, spostatosi il fronte verso nord e liberato il capoluogo dai partigiani della brigata «Pio Borri», seguiti a ruota dall'arrivo delle truppe alleate, una parte della popolazione sfollata — quella che dispone ancora di un tetto

In alto:
Gennaio 1944.
Rovine in Via dei Pileati
A destra:
Gennaio 1944.
Il convento di Badia,
sede dell'Istituto tecnico,
distrutto dai
bombardamenti



— può far ritorno in città tra privazioni di ogni genere. (10)

Il bilancio delle distruzioni, di notevole estensione e gravità, è offuscato soltanto da quello delle perdite umane, che tra partigiani combattenti, vittime delle rappresaglie e civili periti sotto il fuoco dei due eserciti ascendono ad 855 caduti.

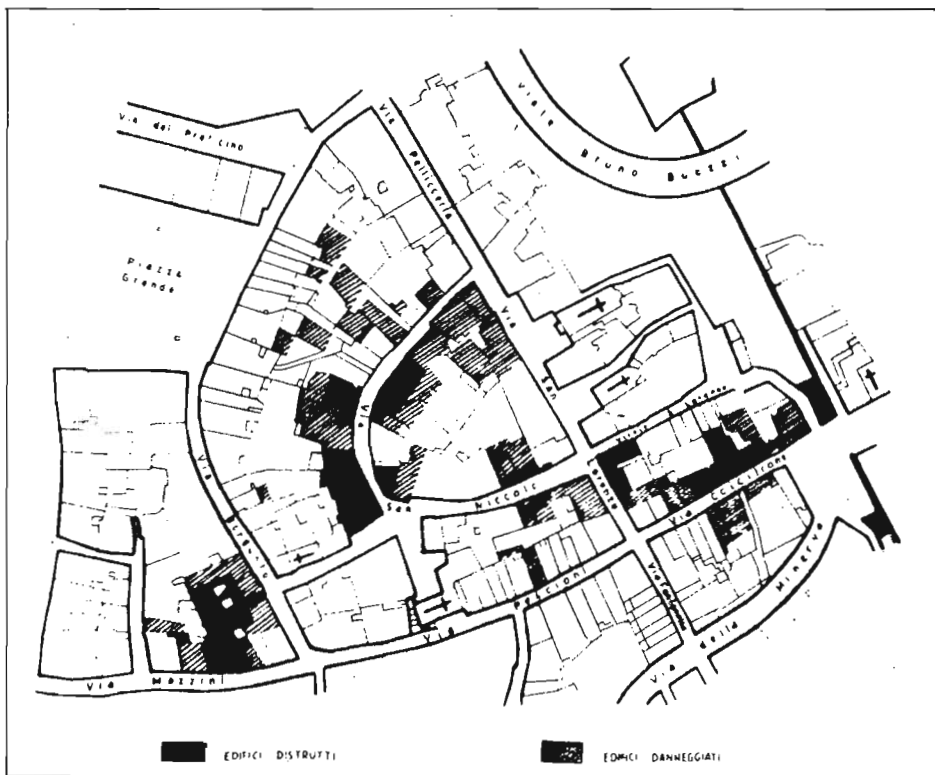
All'indomani della liberazione, la zona attorno alla stazione ferroviaria, bersaglio obbligato dei bombardamenti aerei, è rasa al suolo. La stazione secondaria di Pescaiola è resa inutilizzabile dallo scoppio di un enorme convoglio di esplosivi, incendiato e fatto saltare in aria dalle truppe tedesche in ripiegamento. Incalzati dalle formazioni partigiane e sospinti a nord dall'avanzata alleata, i soldati della *Wehrmacht* hanno distrutto qualsiasi impianto di importanza strategica, alternando sistematici sabotaggi, saccheggi, feroci rappresaglie contro la popolazione civile. L'opera dei tedeschi e dei repubblicani ha portato a compimento le rovinose conseguenze delle incursioni aeree dell'inverno sulla rete stradale e ferroviaria, i ponti, le condutture dell'acqua e del gas, i cavi elettrici e telefonici, gli impianti di potabilizzazione e di pompaggio dell'acquedotto, le centrali elettriche, i mezzi di trasporto, i magazzini di viveri.

I maggiori complessi industriali sono stati messi in ginocchio, anche se l'apparato produttivo artigianale e commerciale, dimostrando insolite doti di vitalità, si risolleverà rapidamente, facendo dell'economia di guerra e della ricostruzione un'occasione di rilancio e di accumulazione. L'antica fonderia Bastanzetti è stata rasa al suolo; analoga sorte ha subito lo stabilimento della Selt-Valdarno. Sconvolti a più riprese, non sono in condizione di riprendere il lavoro il Fabbricone, lo zuccherificio, il lanificio di via Petrarca, lo

STORIA

stabilimento orafa «Gori e Zucchi», le fornaci di laterizi Bisaccioni ed una lunga serie di aziende produttive di varie dimensioni.

Non meno desolante appare la situazione degli impianti civili e degli edifici a carattere pubblico. Le bombe alleate — cui si sono aggiunti, al passaggio del fronte, i colpi dell'artiglieria tedesca ed una incursione della *Luftwaffe* — hanno colpito l'ospedale civile e quello psichiatrico, il cimitero, il laboratorio di igiene, la cantina sperimentale, l'Istituto magistrato, il convento di Badia, il palazzo comunale, la casa del Petrarca, il palazzo Pretorio, le sedi della Banca d'Italia, della Banca Mutua, del Monte dei Paschi e della Banca Toscana, il Politeama, il Teatro Petrarca, le caserme militari, il carcere giudiziario. La zona del Poggio del Sole, sede del palazzo del Governo, della Questura e del Genio civile, è sconvolta. Chiese di notevole interesse artistico sono state centrate dagli ordigni esplosivi; gravi danni ha subito il convento di San Bernardo, sede del museo archeologico. Il fabbricato della Gil è inutilizzabile. Lo stadio «Mancini» impraticabile per il crollo delle tribune e delle mura, oltre che per i crateri delle esplosioni, tra i quali spunta anche lo scheletro di un vagone ferroviario, scagliato nel campo di gioco dalla furia di un bombardamento contro la vicina stazione.



Sopra: Conseguenze dei bombardamenti aerei sul quartiere di Colcitrone - San Niccolò. Edifici distrutti e danneggiati

Sotto: Il quartiere di Santo Spirito dopo il passaggio del fronte. Edifici distrutti e danneggiati



Altrettanto disastrosa appare la situazione degli alloggi, che conferisce al quadro generale una nota di particolare drammaticità. Interi comparti, soprattutto nei quartieri di Colcitrone e Santo Spirito, sono stati devastati, sconvolti dalle esplosioni, cancellati dalla topografia cittadina. Una buona metà delle abitazioni è rimasta sinistrata; 10 mila persone rimangono senza tetto nonostante l'immediata requisizione di tutti i locali disponibili.

«La situazione del territorio adiacente la città — testimonia un resoconto comunale dedicato all'opera di ricostruzione — non era meno tragica: le distruzioni per

offesa aerea alleata, i saccheggi compiuti dall'esercito in ritirata, lo sconvolgimento delle strade per il passaggio dei grossi carri militari, l'abbattimento di ogni più piccolo ponte, l'abbandono dei campi sui quali, ancora in agosto, il grano non era stato mietuto, le rilevanti razzie ed uccisioni di bestiame, il danno prodotto dalle artiglierie... e dalle prolungate soste di truppe di ogni nazionalità,

davano all'agro di Arezzo... un aspetto di paese desolato». (11)

Per la rilevanza dei danni subiti, Arezzo verrà inclusa nel 1945 (con un decreto luogotenenziale confermato l'anno successivo) tra i centri distrutti, tenuti all'adozione di un piano di ricostruzione ed ammessi a speciali finanziamenti. L'opera di ricostruzione, dilatata nel tempo fino agli anni Cinquanta, finirà così per intrecciarsi con gli studi per la redazione del primo piano regolatore postbellico, che vedrà la luce nel 1953.

Franco Rossi

Note

- 1) Cfr. «Le mani del Fascio sopra la città antica», *Notiziario Turistico*, Ottobre 1985.
- 2) Comune di Arezzo, Ufficio tecnico, *Progetto di massima per il risanamento del quartiere di Porta Crucifera*, 1939. Archivio Comune di Arezzo.
- 3) Si vedano, a livello locale, gli articoli dedicati dal periodico fascista *Giovinetta* alla progettazione della stazione di Firenze, incarnazione della controversa architettura «moderna» e «razionalista».
- 4) Nel 1911 lo stesso rapporto raggiungeva appena il 31,9 per cento.
- 5) Secondo il censimento del 1936 la popolazione attiva risulta ripartita, nel comune di Arezzo, nelle seguenti percentuali: agricoltura 50,9; industria 23,8; amministrazione pubblica e privata 7,5; commercio 6,9; economia domestica 4,3; trasporti e comunicazioni 4,0; credito e libere professioni 2,6.
- 6) Cfr. Alberto Mioni, *Urbanistica fascista*, Franco Angeli, 1980.
- 7) Aldo Sestini, «Studi geografici sulle città minori della Toscana. Arezzo», *Rivista Geografica Italiana*, anno XLV, 1938.
- 8) Le incursioni aeree su Arezzo hanno luogo il 12 novembre '43; 2 dicembre '43; 15, 17, 18, 22, 27 e 28 gennaio '44; 14 febbraio '44.
- 9) *La Nazione*, 2 febbraio 1944.
- 10) Sulle vicende militari e partigiane del luglio '44, la ricostituzione degli organi di governo locale da parte del CPLN, i rapporti con i comandi alleati dopo la liberazione, cfr. Antonio Curina, *Fuochi sui monti dell'Appennino Toscano*, 1957; Aldo Donnini, «La liberazione di Arezzo», *Notiziario Turistico*, Dicembre 1984.
- 11) Comune di Arezzo, *L'attività dell'Amministrazione comunale negli anni 1946/1950 e la ricostruzione di Arezzo*, Arezzo, 1950.

MOMENTI DELLA VICENDA URBANISTICA ARETINA



DIFFICILE RICOSTRUZIONE

*Riemerge dalle macerie della guerra il problema della pianificazione urbana
L'intreccio tra la stesura del nuovo PRG e l'adozione del Piano di ricostruzione
Il Piano Cassi-Cetica-Mercantini. Le previsioni per S. Spirito e Colcitrono*

La mancanza di un Piano Regolatore avrebbe arrecato troppi danni alla città, dato che l'iniziativa privata avrebbe potuto sbizzarrirsi senza criterio uniforme, durante l'opera di ricostruzione, specialmente per quanto riguarda le zone maggiormente colpite dalla guerra. Per questo il Comune ha provveduto alla redazione... di un Piano di Ricostruzione e Risana-mento dei quartieri di S. Spirito, di Colcitrono e generale dell'abitato (1).

La consapevolezza che sull'opera di ricostruzione postbellica si gioca buona parte del futuro urbanistico cittadino si fa strada rapidamente, all'indomani della liberazione dall'occupante nazifascista, tra i componenti della ricostituita amministrazione civica aretina. Il problema della pianificazione, messo tra parentesi per tutto il corso degli anni Trenta, torna in primo piano alla caduta del regime, portato in superficie dalle devastazioni provocate dai

bombardamenti aerei, dal passaggio del fronte, dai sistematici sabotaggi delle truppe tedesche in ripiegamento verso la Linea Gotica (2).

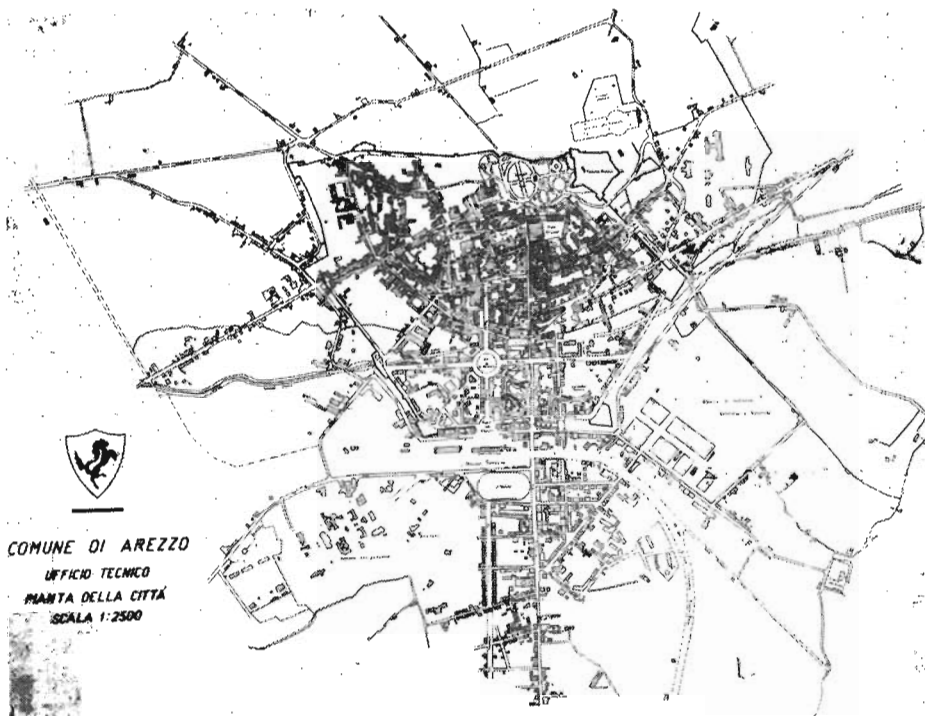
Con le ferite del conflitto, ancora aperte e sanguinanti, i nuovi amministratori locali si sono trovati a fare i conti fin dal luglio 1944, quando la liberazione del capoluogo da parte dei partigiani della «Pio Borri» e l'arrivo dell'esercito alleato ha consentito alle forze antifasciste raccolte nel Comitato Provinciale di Liberazione Nazionale di insediare il Sindaco ed il Prefetto e di farli accettare obtorto collo, segnando un precedente di notevole significato politico, alle autorità militari alleate.

La prima Giunta municipale democratica, guidata dall'azionista Antonio Curina, presidente del CPLN, e composta da esponenti dei partiti comunista, socialista, liberale e democratico cristiano, nonché

del partito d'azione e delle formazioni partigiane combattenti, resta in carica, con qualche rimaneggiamento, fino alle elezioni amministrative del 10 marzo 1946, che segnano un netto successo delle forze di sinistra (3), inaugurando una tendenza destinata a stabilizzarsi, seppure con una diversa ripartizione del consenso elettorale tra socialisti e comunisti, nel successivo quarantennio. La maggioranza espressa dalla consultazione del 1946 (PCI, PSI, Concentrazione repubblicana) è diretta per circa due anni dall'ingegner Enrico Grazi, primo di una lunga serie di Sindaci socialisti. Nel febbraio 1948, avendo questi accettato la candidatura alla Camera, la carica di Sindaco viene assunta da Santi Galimberti, che la manterrà fino al turno elettorale del 1951, quando sarà sostituito dal dottor Ivo Barbini.

A partire dall'estate del 1944, dunque, una nuova leva di amministratori, prove-

STORIA

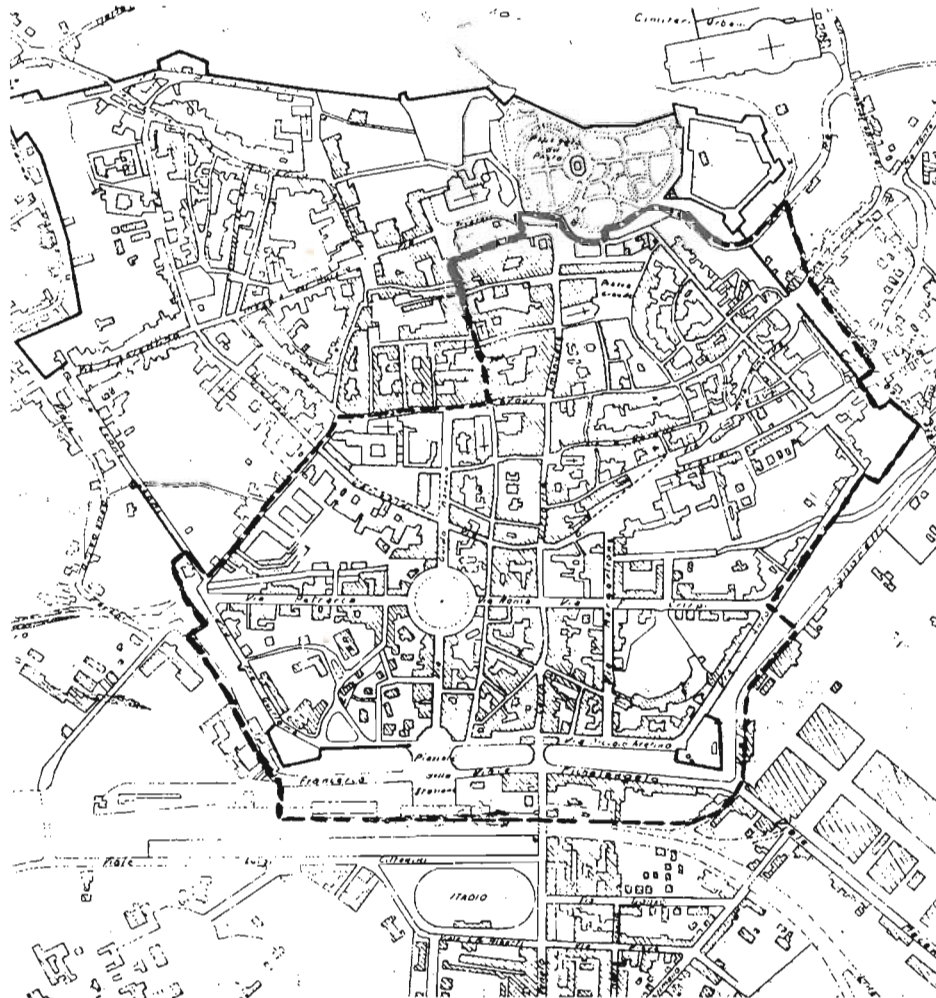


COMUNE DI AREZZO
UFFICIO TECNICO
PIANTA DELLA CITTÀ
SCALA 1:2500

nienti in gran parte dalle fila della cospirazione politica e dalle formazioni partigiane, occupa il vuoto politico e istituzionale creato dal crollo del regime e dalla sconfitta militare tedesca, raggiunge le maggiori cariche del potere locale, assume l'impegno gravoso di ricondurre a normali condizioni di esistenza una città semidistrutta, affamata, sottoposta all'autorità parallela dei comandi alleati, diffidenti nei confronti del movimento partigiano e delle ricostituite organizzazioni della sinistra.

I primi, febbrili mesi di attività sono inevitabilmente assorbiti dal ripristino dei servizi pubblici essenziali — approvvigionamento idrico, condutture fognanti, energia elettrica, reti stradale e ferroviaria, ospedali, scuole — dalla sistemazione dei senzatetto nei pochi alloggi sfuggiti alle requisizioni dei comandi alleati, dal reperimento di generi alimentari in un'economia agricola stremata e saccheggiata dal mercato nero. Ma il problema della ricostruzione non tarda ad imporsi come il principale terreno di confronto tra la sinistra politica, ascesa al governo locale sull'onda di una potente spinta al cambiamento, e la destra economica, costituita da una borghesia commerciale e professionale che nel mutamento di regime e nelle disastrose conseguenze della guerra vede aprirsi larghi margini di speculazione e di saccheggio. I reali rapporti di forza all'interno della società aretina (e nazionale) faranno spesso pendere la bilancia dalla parte di quest'ultima. Il peso assunto dall'iniziativa privata nell'opera di ricostruzione determinerà così non solo taluni aspetti (certo non i migliori) dell'assetto urbanistico cittadino, ma anche la formazione, tra la fine degli anni Quaranta ed il decennio successivo, di consistenti profitti, destinati ad una forte espansione del

In alto: Arezzo, 1945
In basso: Arezzo, 1946. Il perimetro di applicazione del Piano di ricostruzione



settore commerciale ed all'impianto delle prime attività manifatturiere a scala industriale.

Il fenomeno, nell'Italia del dopoguerra, ha dimensioni nazionali. In tutto il Paese la ricostruzione presenta una forte componente «privata» e «spontanea», attivata non appena passata la linea del fronte e tesa a ricalcare gli insediamenti preesistenti portandoli ad un estremo grado di saturazione. Cossiché al Governo Bonomi sembra ragionevole mettere temporaneamente da parte la legge urbanistica del 1942 ed istituire, con il decreto luogotenenziale 1.3.1945, uno strumento di pianificazione semplificato, che consenta di stabilire nuovi allineamenti prima che la ricostruzione si compia in modo incontrollabile. Il nuovo strumento — il Piano di ricostruzione degli abitati danneggiati dalla guerra — è sottoposto a procedure di approvazione molto più rapide del consueto e presenta un contenuto tecnico più limitato dello stesso programma di fabbricazione. In tal modo i progetti possono essere stesi in tempi brevissimi da professionisti locali, contenere generiche indicazioni planivolumetriche variabili in sede di rilascio delle licenze edilizie, prescindere da qualsiasi supporto di pianificazione complessiva, come uno schema di zonizzazione funzionale o un disegno della rete

STORIA

all'interno della commissione edilizia, che sta proseguendo il lavoro di elaborazione del Piano regolatore. Una deliberazione del Consiglio comunale finirà per affidare loro, nel luglio 1946, anche la stesura del nuovo PRG, che tra alterne vicissitudini vedrà la luce soltanto nel 1953.

Assai più brevi si riveleranno i tempi di progettazione del Piano di ricostruzione. L'inserimento dell'abitato di Arezzo nel 4° elenco dei Comuni obbligati ad adottare il Piano, pubblicato con un decreto ministeriale del 5.12.1945, spinge sia l'amministrazione comunale che i tre incaricati a bruciare i tempi. Un semestre più tardi, il 23 agosto 1946, il Consiglio comunale può prendere visione — approvandolo con un solo voto contrario — del Piano di ricostruzione dei quartieri di Colcitrone e S. Spirito (6). Dai due rioni cittadini bersagliati dall'aviazione alleata il programma di ricostruzione prende il nome, ma non l'estensione. In realtà le previsioni del Piano vengono applicate ai due terzi della città, cioè alla zona delimitata dal Prato, dalle mura orientali, dalla ferrovia Firenze-Roma, dai Bastioni del Poggio e della Parata, da via Porta Buia, via Cavour, via Cesalpino, via dell'Orto. Dalla perimetrazione, che a sudovest si estende oltre la stessa cerchia delle mura medicee, restano fuori soltanto le zone di San Lorentino e San Clemente. Depositato a termini di legge nell'ottobre 1946, il Piano suscita soltanto sei opposizioni, sulle quali il Comune formula le proprie controdeduzioni soltanto un anno più tardi, nell'ottobre 1947. Occorrerà poi un altro anno per ottenere l'approvazione del Ministero dei lavori Pubblici, concessa con decreto del 22 ottobre 1948.

Alle lungaggini procedurali si sommeranno infine le difficoltà di finanziamento delle opere di ricostruzione e di risanamento di competenza del Comune (strade, piazze, verde, fognature, edifici pubblici), che faranno ben presto saltare il termine di due anni originariamente assegnato per l'esecuzione del Piano. Nel 1949 l'ufficio tecnico municipale valuta la spesa per la sistemazione delle principali aree pubbliche e per le indennità da corrispondere ai privati per l'acquisto dei terreni o fabbricati da demolire in 180 milioni di lire. Le pressanti richieste di finanziamento statale (o di compartecipazione dello Stato con rimborso trentennale da parte del Comune) non ottengono alcun risultato, nonostante che dai banchi del Consiglio si levino voci di indignata condanna delle condizioni in cui versa la popolazione del centro storico. Soltanto nel 1953 — a nove anni di distanza dal passaggio del fronte — l'amministrazione comunale otterrà dal Governo centrale lo stanziamento di 50 milioni (un quarto della somma preventivata) e la disponibilità del Genio civile per l'esecuzione delle opere.

Il 2 maggio 1953 il Consiglio comunale può così finalmente approvare il 1° stralcio del Piano di ricostruzione, suddiviso

tra i quartieri di S. Spirito e Colcitrone. All'interno di quest'ultimo rione le macerie delle case crollate mostreranno ad un paio di generazioni postbelliche le ferite inferte alla città dalle incursioni aeree dell'inverno 1943/44.

Lentezze procedurali e difficoltà finanziarie limitano dunque seriamente l'intervento della mano pubblica nell'opera di ricostruzione, per quanto il Comune disponga fin dal 1946 di un Piano a cui far riferimento, pur in attesa dell'approvazione formale, nel rilascio delle licenze edilizie e nel coordinamento degli interventi settoriali messi in atto dal Genio civile, dalle Ferrovie dello Stato, dall'Anas, dalla Provincia. L'attività edilizia privata, intralciata durante l'amministrazione del CLN dalle difficoltà di rifornimento dei materiali, ma decollata a partire dal 1946, diviene quindi la principale protagonista dell'opera di ricostruzione cittadina, verso la quale convoglia, con intento apertamente speculativo, buona parte delle risorse accumulate negli anni a cavallo del conflitto. L'edificazione di nuovi fabbricati ed il risanamento di edifici lesionati presentano nel corso del quinquennio 1946/50 un andamento in costante ascesa, globalmente quantificabile nella realizzazione di 2.585 nuovi vani (7). Per la maggior parte si tratta di edifici ricostruiti, o edificati ex novo in zone già urbanizzate, con sfruttamento intensivo dei suoli disponibili, volumetrie considerevoli in rapporto alle superfici ed al corredo infrastrutturale, criteri estetici assai sbrigativi e comunque subordinati all'immediata convenienza economica. Attraverso la propria commissione edilizia, il Comune tenta con

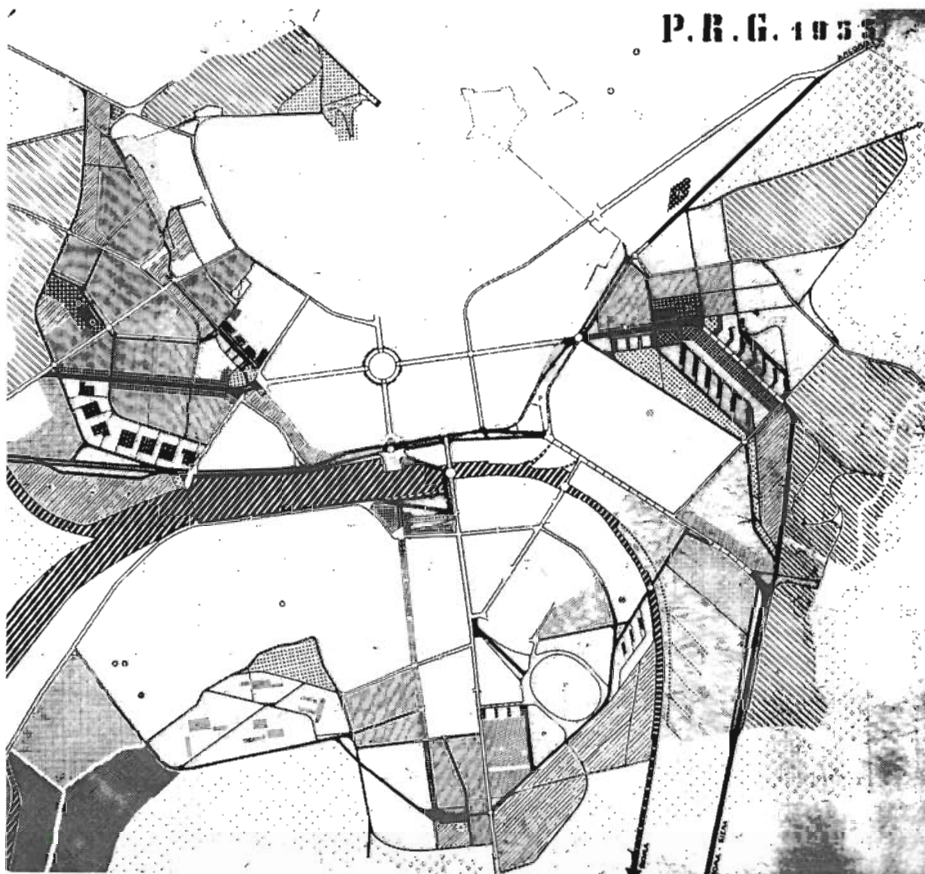
alterni risultati di compiere un'opera di coordinamento, di uniformare i criteri e le tipologie, di salvaguardare la compatibilità estetica delle nuove costruzioni con l'ambiente urbano circostante. Molto spesso, per sua stessa ammissione (8), finisce per soggiacere alle «necessità di ordine economico» dei privati, antepoendo il controllo sui requisiti igienico-sanitari dei nuovi stabili a quello sulle caratteristiche formali o sull'impatto urbanistico. La zona meridionale della città, compresa tra via Garibaldi e la linea ferroviaria, vede completarsi in questo periodo, oltre ogni ragionevole limite, l'opera di saturazione edilizia inaugurata un secolo prima con l'apertura di via Guido Monaco e proseguita a ritmo sostenuto durante il ventennio fascista.

Alla soglia degli anni Cinquanta la crisi degli alloggi — esplosa nell'immediato dopoguerra con dimensioni catastrofiche — può dirsi, se non risolta, fortemente contenuta. Un peso considerevole, su questo versante, ha esercitato l'attività dell'Istituto case popolari, che non si è limitato a ripristinare il proprio patrimonio immobiliare danneggiato, ma ha avviato un vasto programma di nuova edificazione (9).

Il quartiere dove le previsioni del Piano di ricostruzione trovano senza una rapida e lineare realizzazione è senz'altro quello di S. Spirito, reso appetibile all'iniziativa privata dalla spiccata vocazione commerciale. Attraversata da un fitto groviglio di piccole strade trasversali, contornate da fabbricati di ridotte dimensioni e scarsa salubrità, la zona compresa tra via Guido Monaco e via Margaritone ha subito, per l'estrema vicinanza agli impianti ferrovia-

Arezzo, 1951. Tavoleta IGM





ri, ingenti devastazioni nel corso delle incursioni aeree. I varchi aperti dai bombardamenti hanno cancellato interi isolati, distruggendo o danneggiando irrimediabilmente la maggior parte degli edifici. Il lavoro di ricostruzione, nel quale il Comune intravede un volano per la ripresa economica cittadina, si presta quindi ad un'operazione di parziale rinnovamento urbanistico, che adegui il tessuto edilizio e viario alle mutate esigenze di una città moderna, attiva, dinamica. Il Piano prevede perciò la soppressione di due traverse di via Madonna del Prato (via di Santa Croce e via del Cacciatore) sostituite dal discutibile complesso di imbuto comunicanti di piazza San Jacopo e piazza Risorgimento: due slarghi dall'incerta forma triangolare che le altezze degli edifici circostanti trasformeranno presto in squallidi pozzi.

La progettazione del *quartiere degli affari*, visualizzata anche in un plastico in scala 1:100 con cui i progettisti hanno fissato le caratteristiche principali dei nuovi edifici, incontra il favore delle forze economiche cittadine, che ne avviano rapidamente la realizzazione. Il Comune, da parte sua, si impegna nella sistemazione delle aree a destinazione pubblica, ostacolata dal fatto che «la convinzione del futuro avvenire della zona ha già sollevato gli appetiti di numerose persone facendo notevolmente elevare le richieste che impediscono... di effettuare serene e amichevoli valutazioni» (10). All'inizio degli anni Cinquanta, comunque, la ricostruzione del quartiere commerciale è pressoché ter-

minata.

Assai più tormentato e difficile appare, fin dagli anni dell'immediato dopoguerra, il risanamento del quartiere di Colcitrone, dove le distruzioni belliche hanno riaperto piaghe sociali ed urbanistiche di antica data, affrontate con molte parole e pochi fatti nel corso del ventennio e ripresentatesi nel loro aspetto più esacerbato di fronte ai pianificatori della ricostruzione. Nell'impianto edilizio del quartiere, traboccante di case malsane e sovraffollate, i bombardieri alleati hanno scavato ferite profonde, devastanti, impietose. Gli isolati compresi tra Via San Lorenzo e via Mazzini, quelli fiancheggiati i due lati di via San Niccolò, quelli compresi tra Borgunto e via Mazzini, sono ridotti ad una accozzaglia di ruderi pericolanti. Le esplosioni hanno compromesso la stabilità di centinaia di edifici non direttamente colpiti dagli ordigni, ma lesionati dai movimenti del terreno. Le reti stradale, idrica, fognante, già precarie prima del conflitto, sono sconvolte. La popolazione, nella stragrande maggioranza priva di reddito, di lavoro, di qualsiasi capacità di ripresa individuale, affolla le schiere dei senzatetto, dei disoccupati, dei disperati senza prospettive.

Nella stesura del Piano di ricostruzione del quartiere, i progettisti inseriscono alcune modificazioni strutturali, come il diradamento edilizio, la creazione di una nuova area verde (la futura piazzetta di San Niccolò), la ristrutturazione dell'intero comparto di via Colcitrone. Ma l'opera

di risanamento della zona richiederebbe mezzi — giuridici, normativi, finanziari — che vanno ben oltre la portata del Piano del 1946. Gli oltre 300 milioni di lire preventivati dagli urbanisti municipali per la realizzazione delle opere più urgenti (pubbliche e private) non affluiranno mai verso la sommità del colle. Se il Comune metterà mano con estrema lentezza al ripristino degli impianti e dei servizi collettivi, l'iniziativa privata deserterà clamorosamente il centro antico della città, che non presenta le prospettive di lucro (in termini di volumetrie, di tipologie edilizie, di costo degli interventi) individuabili a valle, nel quartiere di S. Spirito e nella direttrice di Saione.

Col suo carico di problemi irrisolti, il centro storico aretino continuerà così a rappresentare uno spinoso terreno di confronto per i successivi programmi urbanistici aretini, che attraverso i Piani regolatori del 1953, 1959, 1962 e 1965 modelleranno il volto della città contemporanea.

Franco Rossi

Note

1) Comune di Arezzo, *L'attività della amministrazione comunale negli anni 1946/1950 e la ricostruzione di Arezzo*, Arezzo, s.d. (ma 1951).

2) Cfr. «Le mani del fascio sopra la città antica», «Le ferite della guerra», *Notiziario Turistico*, nn. 112/113, Ottobre/Novembre 1985.

3) Questi i risultati percentuali dei primi due turni elettorali del dopoguerra per il Comune di Arezzo:

1946: PSI 34,5; PCI 29,4; DC 21,0; Libertà e lavoro 11,7; Concentraz. democratica repubblicana 3,4.

1951: DC 33,1; PCI 28,6; PSI 22,3; MSI 6,5; Unione democratica 5,3; PSU 2,9; Monarchici 0,8; altri 0,5.

4) Sull'argomento cfr. Marco Romano, *L'urbanistica in Italia nel periodo dello sviluppo*, Venezia, Marsilio, 1980.

5) Cfr. deliberazioni Giunta municipale 14.12.1944, n. 433; 11.5.1945, n. 427; 26.7.1945, n. 732 e 28.11.1945, n. 1247, Archivio Comune di Arezzo.

6) Cfr. deliberazione Consiglio comunale 23.8.1946, n. 135, Archivio Comune di Arezzo. Il Piano si compone di una relazione, varie planimetrie, uno schema di norme da integrare nel Regolamento edilizio e di 7 tavole concernenti schemi del Piano regolatore generale, stati di consistenza delle distruzioni, progetti di sistemazione per i quartieri di Colcitrone, S. Spirito e S. Agostino.

7) Così suddivisi:

1946: 352 vani

1947: 459 vani.

1948: 459 vani.

1949: 488 vani.

1950: 1.004 vani.

8) Cfr. comune di Arezzo, *L'attività...*, cit.

9) Nel quinquennio 1945/50 l'acp realizza 48 abitazioni in via Trasimeno, 96 in viale S. Margherita (destinate ai senzatetto), 48 in via Alessandro dal Borro, 16 in via del Trionfo.

10) Deliberazione Consiglio comunale 2.5.1953, n. 156, Archivio Comune di Arezzo. L'acquisizione dei terreni nella zona costerà al Comune somme oscillanti tra le 5 e le 10 mila lire a metro quadrato.

MOMENTI DELLA VICENDA URBANISTICA ARETINA

VERSO LA CRESCITA ZERO

di Franco Rossi

*Il documento programmatico della Giunta municipale uscente sulla revisione del PRG
La gestione del vecchio Piano del 1965 ed i lineamenti del nuovo:
arresto dell'espansione, riequilibrio, recupero del costruito, riqualificazione urbana*

La revisione del Piano regolatore generale rappresenta, con tutta probabilità, l'eredità più consistente che l'amministrazione comunale uscita di scena il 12 maggio ha lasciato alla nuova compagine municipale. In procinto di concludere il mandato, gli amministratori «uscenti» hanno reso pubblici, infatti, i risultati di un anno e mezzo di indagini, di rilevamenti, di analisi, segnando un punto di riferimento obbligato per chi si accingerà, nei prossimi mesi, a proseguirne il lavoro.

A partire dallo scorso mese di dicembre l'équipe di tecnici incaricati dello studio del nuovo PRG — coordinati dall'architetto Augusto Cagnardi, dello studio milanese «Gregotti Associati» — ha iniziato a pubblicare, sotto forma di quaderni monografici, le risultanze della fase di indagine preliminare sulla realtà territoriale aretina (1). Diverse centinaia di «addetti ai lavori» sono così entrati in possesso, nei mesi successivi, di una consistente documentazione su molteplici «spaccati» dell'odierno assetto urbanistico: dallo stato di attuazione del PRG vigente alla situazione dei servizi tecnologici, dalla conformazione geologica dei suoli ai programmi di riordino fondiario, dalla problematica dell'edilizia pubblica alle aspettative dell'uomo della strada indagate da un gruppo di ricercatori della società «Laris». La Giunta municipale, dal canto suo, ha tirato le somme di questo multiforme lavoro di analisi presentando alla città un *documento programmatico* in cui sono delineati abbastanza chiaramente — seppure a grandi linee — i limiti, le compatibilità, gli orientamenti con cui il nuovo PRG dovrà fare i conti (2). Le sorprese, anche se anticipate nel corso dei mesi precedenti, non sono mancate. L'arresto dell'espansione, il riequilibrio territoriale, il recupero del «già costruito», la riqualificazione urbana appaiono per i progettisti del nuovo Piano regolatore altrettanti capisaldi, attorno a cui tracciare la carta del futuro assetto urbanistico aretino.

Per la città del Duemila — traguardata attraverso i quindici anni che ci separano dalla fine del millennio — si profila dunque una fase di *crescita zero*? Si direbbe proprio di sì, almeno in termini di espansione edilizia. Del resto, sono ormai lontani i tempi in cui l'incremento della popolazione e la crescita degli indicatori eco-

nomici autorizzavano gli urbanisti a sovradimensionare senza eccessive preoccupazioni le potenzialità insediative dell'area aretina. Oggi la stasi demografica, la stagnazione industriale, l'instabilità dell'intero modello di sviluppo aretino focalizzano l'attenzione sui problemi del riequilibrio, della riqualificazione dello sviluppo passato, dell'eliminazione delle distorsioni accumulate negli anni del boom.

Da premesse alquanto diverse aveva preso le mosse, nel 1965, il Piano regolatore rimasto in vigore fino ad oggi. Il retroterra da cui muovevano i progettisti di venti anni fa — gli architetti Ceccherelli, Niccolai, Venturini — era stato disegnato, nelle linee essenziali, dal Piano regolatore del 1962, steso dal prof. Luigi Piccinato, adottato dal Consiglio comunale (3) e successivamente rimesso in discussione nel quadro di una acuta crisi municipale.

Il Piano tracciato da Piccinato individuava con chiarezza il ruolo di nodo infrastrutturale di Arezzo e puntualizzava alcuni obiettivi fondamentali del suo sviluppo alla soglia degli anni Sessanta (4). Vale la pena di ricordare, tra gli altri, il recupero del centro storico, l'utilizzo direzionale dell'area Sacfem in chiave di riequilibrio urbano, la valorizzazione delle zone collinari, la ricucitura tra la città vecchia e la nuova attraverso un sistema di *by pass* sulla strada ferrata, la creazione di un grande asse viario occidentale raccordante i nodi di penetrazione stradale, le aree industriali ed il centro cittadino. Secondo Piccinato lo sviluppo urbano non avrebbe più dovuto svolgersi a masse compatte, con edilizia indifferenziata, ma configurare quartieri autonomi ed attrezzati, collegati da ampie zone sistemate a verde, servizi, attrezzature collettive. Un



Veduta aerea della città ottocentesca, da piazza S. Agostino alla stazione

anno più tardi, nel settembre 1963, il Piano Piccinato veniva integrato dall'adozione del PEEP, che vincolava, sottraendola al dominio della speculazione edilizia, una consistente porzione dei terreni edificabili.

Forse tardiva rispetto ai fenomeni di mutamento sociale ed economico già maturi, l'adozione del Piano regolatore e del PEEP segnava, all'inizio degli anni Sessanta, l'ingresso del Municipio sul terreno dove si giocavano — e in larga misura si decidevano — le sorti del decollo economico aretino. Nel decennio precedente si era già prodotto un forte spostamento di forza-lavoro dall'agricoltura all'industria e al settore terziario; il crollo della mezzadria, l'apertura delle prime fabbriche di confezioni, l'immigrazione da altre regioni

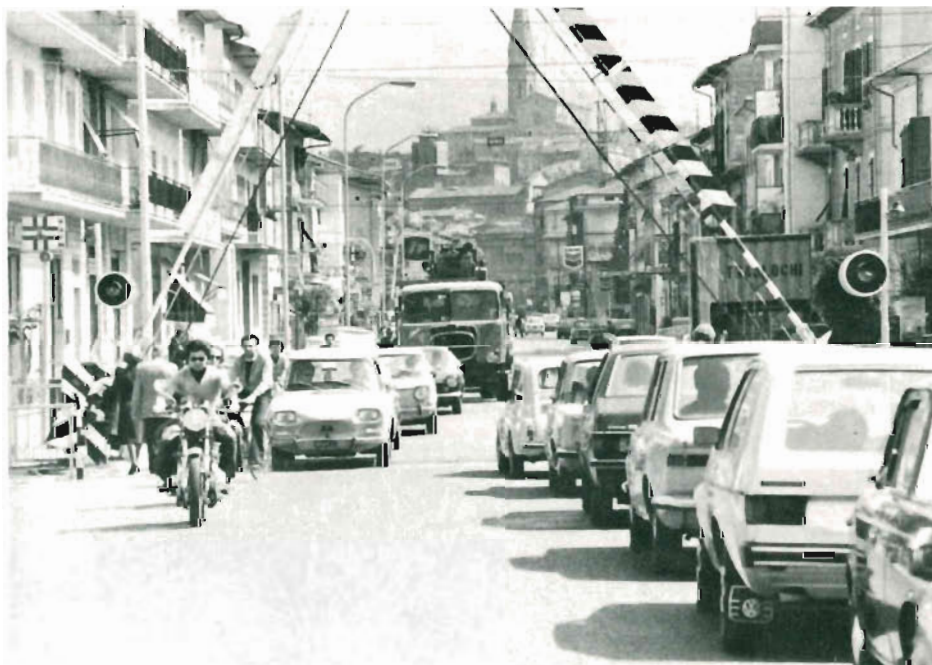
conto di «importanti fatti nuovi», indicati come motivazione tecnica fondamentale per l'accantonamento del programma di tre anni prima. Gli elementi di novità consistevano nel recepimento del nuovo sistema viario giunto a definizione a metà degli anni Sessanta (il raccordo autostradale, la Due Mari, la tangenziale), nell'adeguamento agli standards urbanistici in materia di edilizia scolastica (conseguenti alla riforma della scuola dell'obbligo), nella necessità di una migliore integrazione del PEEP nel PRG, specialmente sotto il profilo dei servizi, in una più marcata attenzione verso le zone agricole e collinari, alla luce dei nascenti programmi dell'Ente irrigazione.

Una serie di studi sulla dinamica della

rispetto alla stesura del Piano — veniva aperto un consistente spiraglio, che gli anni successivi si sarebbero incaricati di allargare, sull'edificazione delle aree Sacfem e Bisaccioni, ormai inglobate dall'espansione urbana (6).

Concepito in un clima politico e culturale animato da una forte volontà riformatrice, il PRG del 1965 trovava i suoi fondamenti nel rilancio della pianificazione, nella battaglia contro la rendita fondiaria e la speculazione edilizia, nella ottimistica convinzione che le previsioni di tipo quantitativo inserite nel Piano potessero automaticamente tradursi, grazie all'iniziativa e al controllo della mano pubblica, in concreti risultati qualitativi. La gestione del PEEP, mortificata per oltre un decennio dalla carenza di strumenti giuridici e di mezzi finanziari (e quindi affidata agli *utilizzi diretti*, che hanno finito per determinare il vero volto della città) può considerarsi l'emblema della divaricazione tra i programmi urbanistici e lo sviluppo reale, condizionato certamente dai primi, ma sospinto potentemente dai centri di interesse economico, finanziario, professionale.

Nel corso di un ventennio il PRG del 1965 ha naturalmente subito modifiche e integrazioni, via via che le previsioni originarie facevano i conti con la realtà. Sessantacinque varianti, una ventina di piani particolareggiati, un piano per gli insediamenti produttivi (PIP) ne hanno dettagliato la disciplina verso singoli settori di intervento. Modifiche di larga portata, quali la localizzazione dell'ospedale sul Pionta o la definizione del tracciato di nuove infrastrutture viarie e ferroviarie ne hanno sensibilmente mutato l'impianto generale. La soppressione dell'indice agricolo-collinare (lo 0,14), il potenziamento dell'edilizia pubblica, il costante miglioramento degli standards, il crescente controllo sulle lottizzazioni private ne hanno corretto, soprattutto negli ultimi anni, le distorsioni e gli squilibri più evidenti.



L'arteria di penetrazione di Via Fiorentina

della penisola avevano innescato un consistente e disordinato sviluppo edilizio lungo gli assi di penetrazione in città. Gli anni Sessanta, oltre a confermare l'alto tasso di incremento demografico (e la virulenza dell'edilizia speculativa, che sul binomio *industrializzazione - inurbamento* fondava le sue fortune), avrebbero portato a compimento il processo di trasformazione della società aretina: il trasferimento di manodopera verso i settori secondario e terziario, l'accresciuta circolazione della ricchezza, la nascita di rapporti sociali nuovi, la crescita della domanda di servizi collettivi.

Il Piano regolatore del 1965 — il quarto adottato dal Comune nel dopoguerra — era stato impostato, fin dall'inizio, come *conferma e revisione* del Piano precedente (5). Rispetto al PRG elaborato da Piccinato, di cui sostanzialmente confermava viabilità e azionamento, teneva

popolazione, avvalorati dalle tendenze demografiche dell'epoca (spopolamento della campagna, inurbamento, crescita a macchia d'olio del capoluogo), spingevano gli urbanisti del 1965 a contrastare il previsto decremento delle frazioni consentendo la crescita dei nuclei abitati più consistenti, distribuiti lungo tre principali *direttrici di sviluppo*: Olmo-Rigutino, Chiani-Battifolle e Ceciliano-Giovi. Nelle zone agricole venivano individuate cinque sottozone, corrispondenti alle diverse caratteristiche morfologiche e produttive. L'espansione edilizia, nonostante una riduzione degli indici di edificazione, lamentata a gran voce dai settori della rendita fondiaria, aveva a disposizione una previsione di oltre 16 milioni di metri cubi (più 10 milioni destinati agli insediamenti industriali), 4 dei quali vincolati dal PEEP. In sede di esame delle osservazioni — momento di sostanziale arretramento

PRG. LO STATO DI ATTUAZIONE			
	Previsione*	Attuazione*	%
Residenze	7.148	5.536	77
Servizi	1.676	1.140	68
Verde pubblico	3.763	1.118	30
Insed. produttivi	2.906	1.649	57
Attrezz. traffico	338	32	10

* in migliaia di mq.

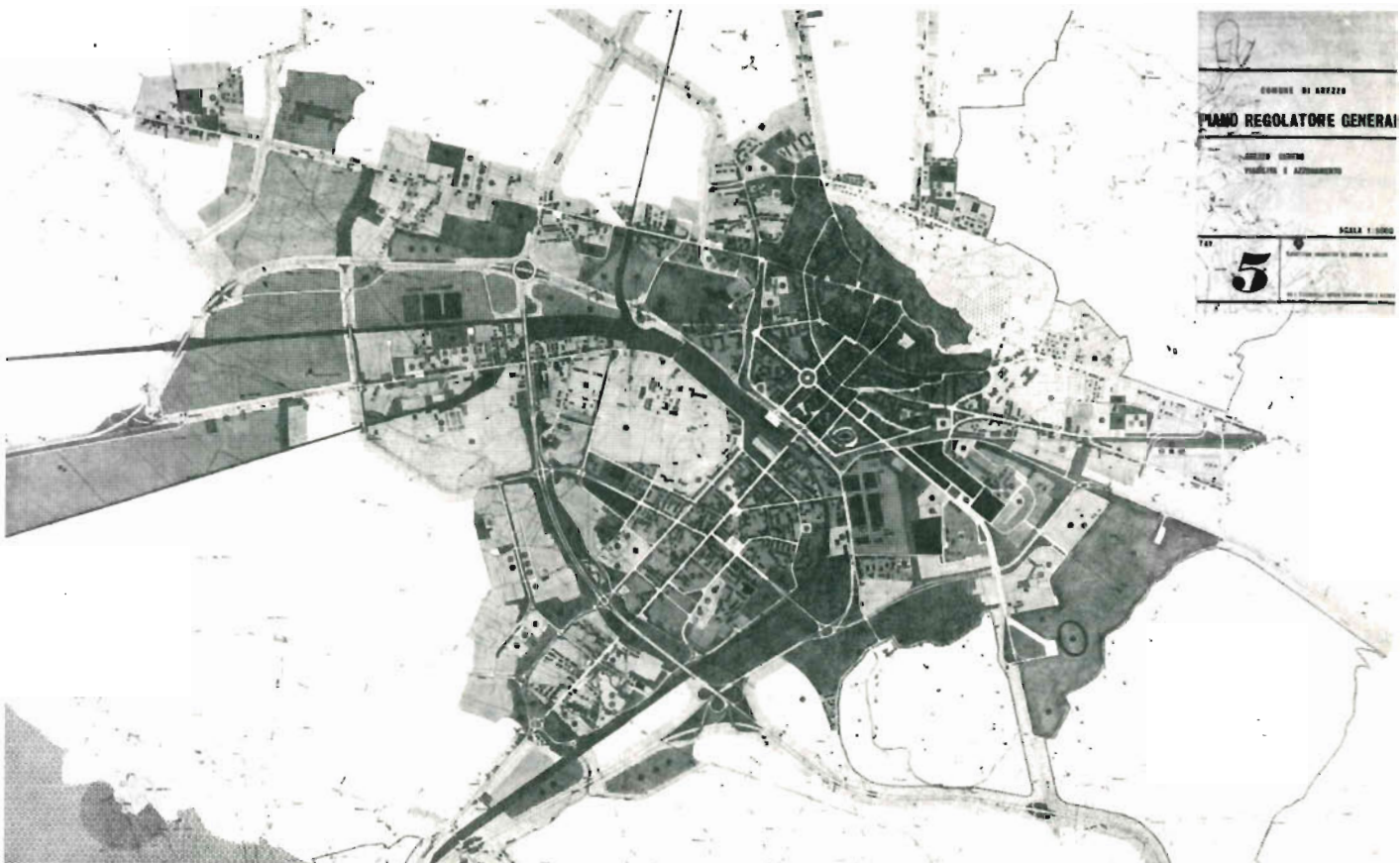
La tabella, relativa all'intero territorio comunale, visualizza in maniera abbastanza eloquente lo stato di attuazione del PRG sotto il profilo quantitativo. Nel complesso, la realizzazione delle previsioni si è rivelata difforme, parziale, selettiva;

URBANISTICA



1962. Planimetria del PRG di Luigi Piccinato

Il Piano regolatore del 1965. Viabilità e azzonamento



nel capoluogo come nei nuclei abitati minori l'equilibrio del Piano è stato sensibilmente alterato. Ad un intenso utilizzo delle potenzialità edificative residenziali ha fatto riscontro un assai più affannoso sviluppo dei servizi e delle attrezzature collettive. L'accantonamento delle previsioni di attrezzature per il traffico, attuate in misura del 10 per cento, ha condizionato pesantemente l'assetto della circolazione urbana, conducendo alla congestione una struttura viaria inadeguata rispetto alla domanda di mobilità ed al livello della motorizzazione privata.

Fin qui il risultato quantitativo. Ma a giudizio dei tecnici incaricati di stendere il nuovo Piano per gli anni Ottanta anche sotto il profilo qualitativo l'attuazione del PRG del 1965 si è rivelata insoddisfacente. La carica progettuale, esauritasi nella stesura del Piano, non ha saputo calarsi nei successivi strumenti di attuazione, che ne hanno disarticolato il disegno generale. Il tessuto urbano derivato da questa scollatura — si pensi al quartiere di Saione e alle sue propaggini — è risultato frammentario, incompleto, disorganico.

Da un'analisi di questo genere, disposta ad esaminare senza eccessive reticenze le luci e le ombre della passata esperienza urbanistica, muove il *documento programmatico* stilato dalla Giunta municipale in collaborazione con l'ufficio del Piano. Reso noto in occasione dello scioglimento del Consiglio comunale, il documento non contiene proposte di interventi espresse in termini puntuali, dimensionalmente definite, territorialmente distribuite. Tende piuttosto a precisare — alla luce delle indagini condotte fino ad oggi — il contenuto politico del Piano, individuato attraverso i vincoli, i condizionamenti, le potenzialità che il territorio aretino, attentamente analizzato, propone e suggerisce.

Il quadro territoriale di riferimento, assai diverso dagli anni Sessanta, è quello di una realtà in equilibrio instabile, che ha toccato con mano i limiti e le contraddizioni dello sviluppo precedente e cerca nuovi sbocchi — ancora incerti e nebulosi — capaci di ripristinare un soddisfacente ritmo di crescita. In diversi settori dell'apparato economico e del tessuto sociale aretini si è comunque raggiunto un punto di non ritorno, che non sarà possibile aggirare nel breve o medio periodo. Fenomeni di profonda trasformazione attraversano il settore industriale, dove alla crisi della grande impresa tradizionale (a bassa intensità tecnologica ed alta concentrazione di manodopera) si risponde con la riconversione, il decentramento produttivo, la ricerca di un più consono insediamento nel territorio (magari con connessa speculazione sui vecchi suoli). Modifiche strutturali di portata storica stanno per investire il settore agricolo, interessato in tutta la piana di Arezzo dai programmi di irrigazione e di riordino fondiario conseguenti alla creazione dell'invaso di Montedo-

glio. La stasi demografica raggiunta negli ultimi anni — presumibilmente destinata a perpetuarsi, se non a sfociare nel decremento — profila una condizione urbana completamente nuova: una città che non ha più bisogno di crescere, e dove le energie un tempo assorbite dall'espansione possono essere dirottate verso un'oculata riqualificazione dell'esistente.

Il nuovo Piano regolatore dovrebbe appunto — secondo il documento municipale — favorire ed orientare la ricerca di un nuovo equilibrio. Nei confronti dello sviluppo produttivo ciò dovrebbe comportare l'esaurimento delle *aree industriali* già urbanizzate piuttosto che la creazione di nuove, e la possibilità di adeguare le strutture già edificate alle mutevoli esigenze degli operatori insediati.

Nel *territorio extraurbano* l'imminenza del riordino fondiario richiede, nella zona irrigua, un'opera di consolidamento dei nuclei abitati. Lungo la direttrice della Valdichiana, in particolare, l'insediamento pressoché continuo già esistente potrebbe essere arricchito ed ampliato in direzione della collina attraverso la dotazione di spazi pubblici e l'attivazione di servizi di tipo urbano. Sulla direttrice di Battifolle, dove predomina l'insediamento recente, è possibile operare una analoga riagggregazione delle vecchie frazioni, affiancata dal potenziamento dei servizi, dalla riqualificazione degli spazi pubblici, dall'innesto di funzioni urbane.

Un diverso approccio va riservato alla *vallata dell'Arno*, le cui peculiari caratteristiche economiche, sociali ed ambientali devono essere salvaguardate e valorizzate. Condizione principale per la riqualificazione di questa zona è l'imposizione di una diversa normativa per l'escavazione delle cave ed il loro ripristino.

Una disciplina urbanistica rigorosa richiede la *fascia collinare* che circonda il capoluogo da nord-est a sud-est. È questa l'area che nel corso degli ultimi decenni ha subito in modo più vistoso la corruzione dell'antico sistema di insediamento. Al quale non si è sostituito, come altrove, un nuovo modello di tipo urbano, ma la proliferazione di ville isolate e di annessi agricoli: due soluzioni estreme attraverso le quali il ritorno alla campagna si è manifestato con le modalità più deleterie. Il recupero del sistema collinare passa attraverso l'arresto dell'insediamento sparso, la realizzazione di grandi parchi e la localizzazione di servizi (sportivi, culturali, ricreativi) decentrabili dalla città.

Nei confronti della *struttura urbana*, il documento programmatico ipotizza una inversione di tendenza rispetto all'ormai secolare processo di scivolamento a valle, con conseguente integrazione delle diverse parti della città in un organismo più coeso. L'obiettivo (in verità non nuovo) dovrebbe essere perseguito attraverso una serie di operazioni dirette a correggere gli squilibri del passato. In primo luogo l'apertura di una nuova porta a nord del-

la città, nella cinta muraria chiusa da secoli. La nuova entrata pedonale (attrezzata meccanicamente?) potrebbe riportare in posizione baricentrica la città antica, valorizzando la zona del Prato, della Fortezza, di Piazza Grande. Il recupero del centro storico dovrebbe essere favorito, sotto il profilo normativo, anche dalla possibilità di eseguire interventi di ristrutturazione non speculativi, controllati dal punto di vista dell'impatto sociale. La creazione di una cerniera tra la città ottocentesca e quella più recente colmerebbe, a sua volta, una lacuna del precedente PRG. L'operazione, per adesso solo abbozzata, dovrebbe consistere nella creazione di un centro terziario allineato lungo la ferrovia, in grado di costituire un ponte tra le due zone della città. L'opportunità potrebbe essere fornita dallo spostamento dello scalo merci delle FF.SS. conseguente alla costruzione dell'interconnessione di Indicatore. Ai margini ed all'interno dei quartieri più recenti, infine, dovrebbe essere avviata, a partire dagli spazi pubblici, un'opera di trasformazione e di miglioramento dell'ambiente urbano. Punto di attacco su questo versante dovrebbe essere la trasformazione della tangenziale (in procinto di raddoppio) in un grande viale cittadino.

La fase delle grandi trasformazioni urbane — dichiarano senza mezzi termini i progettisti del nuovo PRG — è comunque terminata. Ciò che si potrà costruire in futuro sarà assai poca cosa rispetto allo sviluppo passato. È facile supporre che in termini quantitativi l'espansione edilizia del prossimo decennio sarà largamente inferiore al 10 per cento di quanto è stato già costruito. La sua realizzazione, di conseguenza, assume per il Comune un carattere strategico: potrà essere infatti utilizzata, sotto attento controllo pubblico, come volavano per il completamento, la trasformazione e la riqualificazione della città costruita fino ad oggi.

Franco Rossi

Note

(1) Tra i fascicoli editi fino ad oggi, cfr. *Quaderni di Arezzo*, 1) L'attuazione del Piano regolatore 1965; 2) La città tecnica-Le reti tecnologiche; 3) Suolo e Ambiente 4) Il suolo coltivato; Arezzo, dic. 84 febb. 85.

(2) *Quaderni di Arezzo. Documento programmatico*. Proposta della Giunta municipale con la collaborazione dell'Ufficio del Piano. Arezzo, marzo 1985.

(3) Cfr. Comune di Arezzo, Ufficio stampa, *Piano regolatore generale 1962*, Documenti per la storia urbanistica di Arezzo, fasc. 7, Arezzo 1984.

(4) Cfr. Luigi Piccinato, «Il nuovo Piano regolatore di Arezzo», *Arezzo rassegna e statistiche*, marzo/aprile 1962.

(5) «I criteri informativi del PRG 1965», *Notiziario del Comune di Arezzo*, agosto 1965.

(6) Cfr. Comune di Arezzo, Ufficio stampa, *Piano regolatore generale 1965*, op. cit., fascicoli 11a e 11b.

DIECI DOMANDE ALL'ARCH. CAGNARDI

1) Architetto Cagnardi, alla fine del 1983 lei ha accettato l'incarico, per conto dello studio «Gregotti Associati», di stendere un nuovo Piano regolatore per il Comune di Arezzo. A che punto è arrivato?

Abbiamo messe le basi per le scelte del nuovo Piano regolatore. Parlo al plurale perché il lavoro è stato svolto da me, da Gregotti, dai miei collaboratori milanesi e dall'Ufficio del Piano, messo a disposizione dal Comune di Arezzo. Le basi per le scelte sono costituite da alcuni orientamenti di fondo proposti dall'amministrazione in una assemblea pubblica sotto il titolo di «Documento programmatico».

2) Gli estensori del PRG vigente muovevano, nel 1965, dall'intento di superare i limiti, veri o presunti, del Piano precedente, tracciato tre anni prima da Luigi Piccinato. Ciononostante, l'impianto del Piano regolatore che per vent'anni ha orientato lo sviluppo aretino è restato — in termini di viabilità e azzonamento — quello del 1962. Che giudizio si è formato, dalle analisi condotte finora, della passata esperienza urbanistica aretina?

L'esperienza urbanistica precedente è stata per molti versi positiva, ma ha sofferto degli stessi mali di altre realtà urbanistiche italiane degli ultimi vent'anni. È stata positiva perché del Piano regolatore precedente ha portato avanti alcune linee generali, come quelle relative al modo di costruire le abitazioni, agli strumenti con i quali tendere a contenere il costo di costruzione; ma ha sofferto dei mali comuni a tutte le città d'Italia quando non è riuscita a realizzare, del Piano regolatore, la parte complementare rispetto alle abitazioni e alle industrie. Infatti i servizi sono stati realizzati, ma in misura minore rispetto al previsto; il verde, in particolare, è stato realizzato in quantità assai modesta. Ciò significa che il PRG è stato realizzato solo in parte: in una parte importante, ma monca, che non consente di dare un giudizio globale sulle proposte che il Piano conteneva.

3) Nel corso dei due decenni successivi allo studio dell'attuale PRG Arezzo è stata raggiunta dall'Autosole, dalla Due Mari, dalla Direttissima; si è messo mano al potenziamento dello scalo aereo di Molin Bianco; pullulano i progetti per un'ulteriore estensione della rete stradale e ferroviaria facente capo al nodo aretino. Eppure non sembra di scorgere, nei documenti prodotti fino ad oggi, una grande attenzione al ruolo infrastrutturale della città, ai programmi avviati e a quelli in progetto. Si tratta di una scelta consape-

vole?

Sì, pienamente consapevole. Non è mancata l'attenzione all'atto di stendere i documenti. L'esame della questione ci ha piuttosto convinti che tra i molti problemi aretini quello infrastrutturale sia il minore. In questo settore i programmi sono stati elaborati in passato, sono in corso di realizzazione (anche se con lentezze non previste): non mi sembra che sotto il profilo della pianificazione il territorio richieda progetti ulteriori. Le grandi infrastrutture — tangenziale, Due Mari, Direttissima — fanno capo ad un sistema infrastrutturale che ha bisogno di essere completato, non innovato con una diversa programmazione.

4) I dati sullo stato di attuazione del PRG evidenziano un sostanziale accantonamento (in fase di gestione) delle previsioni concernenti le infrastrutture per il traffico. Nel corso degli anni su questo disinteresse per la viabilità di Piano — attenuato solo di recente, di fronte alla paralisi della circolazione urbana — hanno pesato più o meno dichiarate fobie, di natura essenzialmente ideologica. Basti pensare, per fare un solo esempio, alla mancata realizzazione del cosiddetto «asse attrezzato», che ha trasformato l'arteria di penetrazione di via Fiorentina nel Bronx di Arezzo. Si continuerà su questa strada?

In effetti, in passato i problemi di circolazione, viabilità o trasporto sono stati affrontati in termini ideologici o paraideologici. Non si può dimenticare la disputa sul conflitto tra circolazione privata e trasporto pubblico: sembrava che dietro la prima fosse sempre in agguato il mondo degli interessi e della speculazione, che solo con il secondo potesse schierarsi una corretta gestione del territorio. Non credo che sia così. Comunque queste posizioni hanno fatto il loro tempo; le opinioni sono maturate; i sistemi del trasporto privato e pubblico sono considerati oggi come un unico insieme, attraverso il quale vanno portati a soluzione i problemi di mobilità e di accessibilità.

Sullo stato della circolazione in Arezzo mi sono formato un giudizio diverso rispetto a quello implicito nella domanda. Le valutazioni sullo stato di congestione, del resto, sono sempre estremamente relative, soprattutto sotto il profilo delle possibilità di soluzione: ciò che in una città appare una insopportabile congestione può essere considerato come un basso livello di traffico in un'altra. Nei confronti della viabilità interna alla città non ci saranno, comunque, scelte pregiudiziali. Piuttosto, invece di prevedere grandi assi

URBANISTICA

di tipo extraurbano propendo verso la realizzazione di percorsi di carattere urbano. Credo che una città «storica» come quella di Arezzo non possa utilmente attrezzarsi con grandi assi interni. Potrà dotarsi piuttosto di strade urbane — grandi o piccole, larghe o strette — commisurate al traffico, ma con tipologia e caratteristiche della viabilità cittadina.

5) Il documento programmatico con cui l'amministrazione comunale uscente ha individuato i lineamenti del futuro PRG è stato, in materia di espansione edilizia, piuttosto categorico: andiamo verso un sostanziale arresto della crescita. Assai più nebuloso resta l'obiettivo del riequilibrio, del miglioramento della città già costruita. Può anticipare qualcosa di più preciso?

È difficile anticipare — prima di averlo studiato a fondo — il modo come si può migliorare la città costruita. Questo tipo di elaborazione richiede un esame puntuale e dettagliato, condotto luogo per luogo, angolo per angolo, marciapiede per marciapiede. È ancora presto, quindi, per anticipazioni di questa natura. Esperienze realizzate in altre città mi fanno comunque ritenere che anche laddove i margini di lavoro sono ristretti — come sembra avvenire nella periferia aretina — è possibile conseguire risultati assai soddisfacenti nella riorganizzazione degli spazi pubblici (strade, marciapiedi, edifici pubblici, aree verdi, terreni non edificati) in un sistema urbano di qualità superiore.

6) Una pluriennale esperienza vincolistica ha ampiamente dimostrato che il centro storico non si recupera — né a lungo andare si salvaguarda — se non si arresta l'emorragia di abitanti, interessi, attività vitali. Tra il progressivo abbandono e la colonizzazione speculativa, che ne farebbe un'appendice di lusso della città nuova, esiste una «terza via»?

Deve esistere. Arezzo non può permettersi l'errore storico di lasciare in abbandono il centro antico, né l'errore sociale di espellere gli abitanti del centro storico per rimpiazzarli con altri più ricchi. Una «terza via» non è certamente semplice da imboccare, occorre far appello alle conoscenze tecniche, alle elaborazioni che attraverso il Piano si possono acquisire, ma soprattutto ad uno sforzo politico dell'amministrazione, volto ad utilizzare tutti gli strumenti per contenere i costi di una operazione di trasformazione del centro storico, evitare una emorragia sociale, salvaguardare gli abitanti in condizioni economiche meno favorevoli. Se, viceversa, il centro storico dovesse divenire un'appendice socialmente eterogenea rispetto al resto della città, il recupero sarebbe fisico, ma certamente non sociale.

7) Da un secolo a questa parte, da quando cioè i primi sobborghi hanno cominciato a protrarsi fuori della cinta muraria, il tracciato della ferrovia ha costi-

tuito un ostacolo, una barriera fisica, un elemento di frattura tra la città vecchia e quella nuova e, all'interno di quest'ultima, tra quartieri limitrofi ma inaccessibili. Sarà sempre così?

Spero di no. Già il PRG del 1962 si poneva il problema del superamento della ferrovia; vent'anni dopo la questione è ancora aperta. Anzi, si è molto aggravata perché nel frattempo la città a sud della ferrovia si è sviluppata. Il sottopasso che collega, a fianco della stazione, le due parti della città dimostra in modo assai visibile che la connessione non è, ormai, più sufficiente. Per dare continuità alla città occorre saldare le parti: è questo uno degli obiettivi del nuovo PRG, che potrà essere conseguito attraverso una riorganizzazione di tutta l'area della stazione, attraverso il recupero di spazi oggi situati all'interno della cinta ferroviaria, attraverso la creazione di una cerniera tra la città vecchia e quella nuova.

8) È opinione diffusa che le periferie aretine — quelle cresciute negli anni del boom, ma anche quelle assai più recenti — non siano un modello di architettura. Nonostante la complessità del problema, delle forze e degli interessi in campo, non è possibile impostare, anche in sede di stesura del PRG, una città meno anonima e disadorna? Una città di case e non di loculi? A parità di standards, di servizi, di strutture collettive, non è preferibile uno sviluppo edilizio verticale al dilagare dei casermoni?

Deve essere possibile costruire città meno anonime e disadornate. Soprattutto se consideriamo il fatto che tutte le periferie recenti si presentano così. Ma questa possibilità sta solo in parte nel Piano regolatore. In buona parte dipende infatti dalle capacità, dalla cultura di coloro che realizzeranno le previsioni del Piano. Lavorando di fantasia sullo stesso PRG vigente si può intravedere una città nuova — forse migliore — rispetto a quella esistente. Non si può, in altri termini, attribuire al Piano il compito di risolvere problemi che derivano dalla cultura generale del Paese. Sull'opportunità di costruire edifici alti piuttosto che case basse, occupando meno spazio, il Piano regolatore può effettivamente esercitare un potere decisionale. La scelta deriverà dagli orientamenti verso differenti modi di abitare. La recente periferia aretina presenta due fondamentali tipologie edilizie: gli edifici condominiali e le case a schiera. Esistono altri modelli di abitazione, che forse potrebbero essere introdotti positivamente nel panorama aretino.

9) Il contenimento dello sviluppo delle frazioni — in linea di principio sacrosanto — ha prodotto negli anni Sessanta una disseminazione di insediamenti sparsi, nella piana di Arezzo e nelle colline circostanti, di enormi dimensioni, il cui danno — in termini territoriali, ecologici, di costi

sociali — è difficilmente calcolabile. Come evitare gli errori passati?

Anzitutto smettendo di pensare in termini di «capoluogo» e di «frazioni». La lettura del territorio aretino ci induce a ritenere che non possa più esistere un centro nel quale localizzare tutte le innovazioni e cinquantatré luoghi sparsi nei quali portare di volta in volta il servizio mancante, qualche casa in più o un autobus per far tacere coloro che si sentono lontani. All'interno del territorio comunale abbiamo individuato cinque diverse condizioni (che abbiamo definito «ecologie» per esprimere la complessità delle relazioni) ognuna delle quali può essere organizzata in modo autonomo: quelle dell'Arno, della Val di Chiana, della fascia collinare che circonda Arezzo, della montagna, ecc. Il consumo dello spazio, la salvaguardia ambientale, il costo sociale degli insediamenti assumono peso e caratteristiche diverse in ognuna di queste particolari condizioni, e richiedono di conseguenza soluzioni articolate.

10) Chi ha seguito il lavoro svolto fino ad oggi dall'ufficio del Piano e le iniziative pubbliche organizzate per divulgarne i risultati ha tratto la netta impressione che la categoria degli urbanisti aretini — tecnici, funzionari pubblici, professionisti privati, operatori sociali — si sia in un certo senso ritirata in una posizione di attesa, rifiutando un confronto di idee degno di questo nome. È solo una sensazione?

Non è una sensazione. È certamente un dato di fatto. Non mi è mai capitato di lavorare in una città senza trovare come referente, contraltare, punto di riferimento culturale la categoria di lavoro cui io stesso appartengo. Abbiamo tentato un dibattito con i tecnici, attraverso riunioni presso l'Ordine degli architetti di Arezzo e incontri pubblici in Comune; ma la voce di questa parte — che pure ha svolto in passato un ruolo consistente e che mantiene un peso politico rilevante — non è ancora emersa. Può darsi che il confronto si apra successivamente: noi lo riteniamo molto importante e continueremo a sollecitarlo. Anche attraverso iniziative come il lancio di un concorso per l'allargamento e la trasformazione in strada urbana della tangenziale, su cui chiamare a raccolta le capacità progettuali di architetti, ingegneri, ambientalisti. L'impressione che ho tratto fino ad ora è che tra i tecnici aretini manchi la consapevolezza che le cose sono davvero cambiate, che in futuro non si potrà continuare a lavorare, progettare e costruire come negli anni trascorsi. Paradossalmente, proprio dagli operatori del settore vengono, oggi, le maggiori resistenze; ma chi vorrà continuare ad operare nella città di domani deve cominciare a rivedere le proprie convinzioni, a confrontarle con quelle altrui, ad impostare un modo nuovo di lavorare.

Franco Rossi

Orari, direttissima, ripristino di vecchie linee, potenziamento dell'esistente: l'argomento è di estrema attualità per l'alto rischio di isolamento che corre la nostra città. Di grande interesse appare la ricerca storica di cui è autore Franco Rossi, studioso di problemi urbanistici e di assetto del territorio legati alle grandi infrastrutture della provincia

Un ventennio cruciale per la nascita della linea dorsale appenninica

La travagliata storia

della «ferrovia aretina»

Marzo 1860. Il definitivo inserimento nello Stato unitario, con la caduta delle barriere regionali e l'ingresso nel nuovo mercato nazionale, trova la città di Arezzo in una posizione di marcata arretratezza dal punto di vista dello sviluppo delle vie di comunicazione, ed in particolare della nascente rete ferroviaria. Se i collegamenti stradali appaiono in declino, dopo che il trasferimento della stazione di posta dei cavalli ha fatto spostare molti traffici per Roma sulla direttrice senese, è soprattutto lo svantaggio accumulato sul versante ferroviario a destare preoccupazione e malcontento. Le straordinarie potenzialità della *strada ferrata*, l'immensa superiorità dei veicoli a vapore rispetto ai sistemi di trasporto a trazione animale, lenti, dispendiosi e insicuri, il repentino allargamento dell'orizzonte geografico e culturale hanno ridestato speranze di ripresa del dissestato apparato produttivo. La portata strategica della realizzazione di una rete ferroviaria nazionale, considerata da tutti l'ossatura fondamentale del difficile processo di unificazione, ha risvegliato la mai sopita vocazione aretina a sfruttare la favorevole posizione geografica per proporsi come polo di attrazione territoriale, come snodo tra i flussi di traffico longitudinale e trasversale. *L'affare ferroviario*, insomma, stimola interessi pubblici e appetiti privati; la stessa costruzione della rete, malamente avviata negli ex Stati dell'Italia centrale e meridionale, promette di divenire una delle più lucrose occasioni di investimento per il capitale finanziario.

Macchine infernali

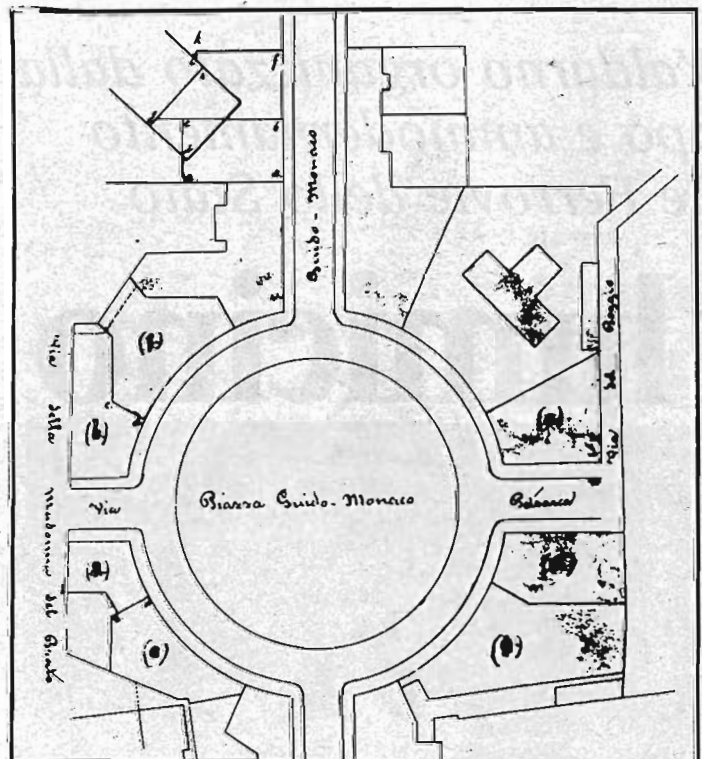
Il terreno da recuperare non è poco. Al di là del confine pontificio, fino a papato di Pio IX, la locomotiva è stata considerata in contrasto con la legge divina e con i più duraturi interessi del consorzio umano. Specifiche ordinanze della Curia di Roma hanno proibito ai sacerdoti di dare l'assoluzione a chiunque abbia rischiato la sua vita sopra le macchine infernali che violano le leggi della natura sulla velocità. In Toscana, come fanno notare alcuni critici piemontesi, il rilascio delle concessioni ha risposto ad interessi e rivalità municipali privi di qualsiasi visione organica della rete regionale, dando vita ad un groviglio di linee irrazionali e inefficienti. Sta di fatto che l'ultimo decennio di Governo granducale e la serrata concorrenza di Siena hanno relegato Arezzo in una posizione di isolamento e di sottosviluppo nei confronti di altri centri regionali (Firenze, in

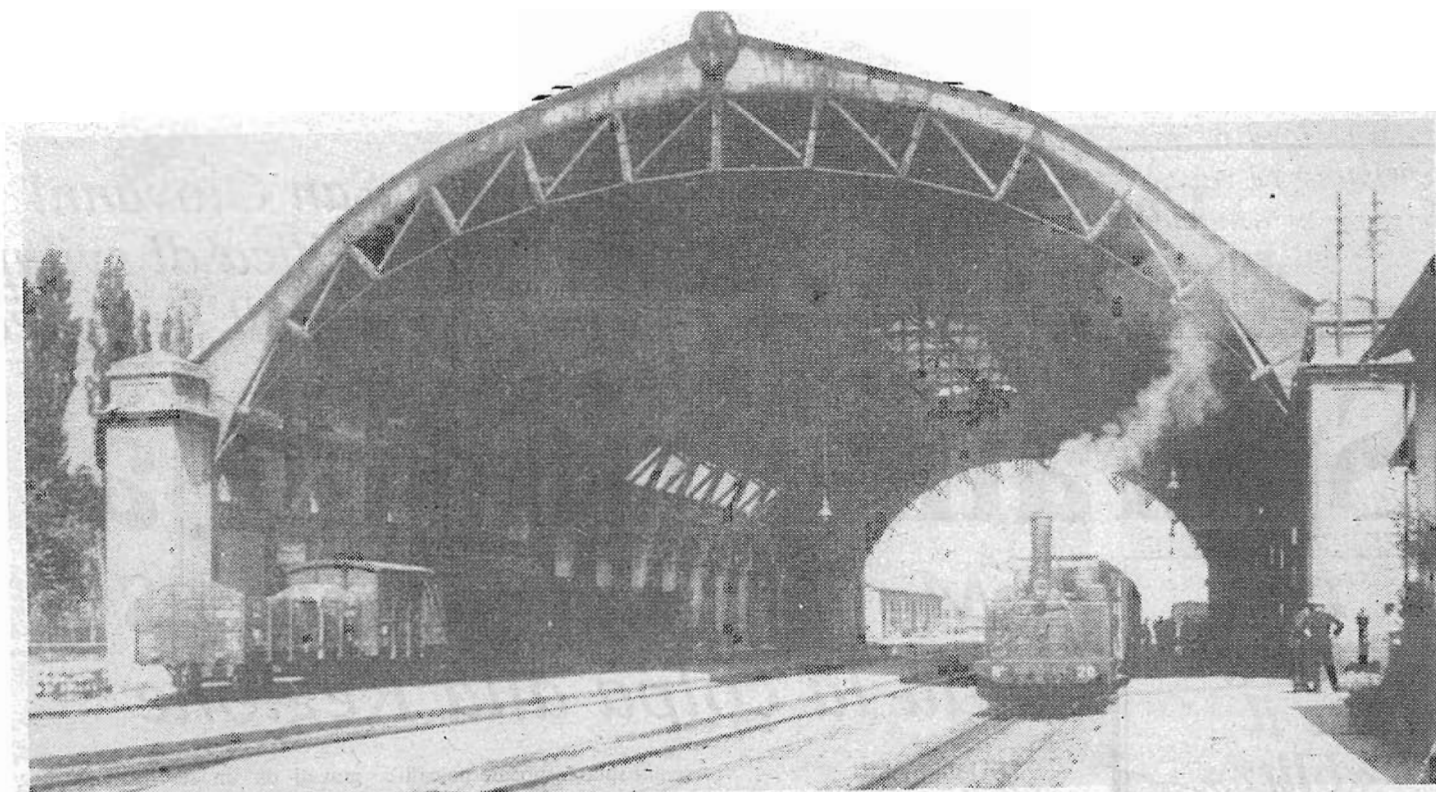
primo luogo, ma anche Pisa, Livorno, Siena, Prato, Pistoia, Lucca) che hanno concluso con successo la corsa alla *strada a rotaie di ferro*. La prima ipotesi di una linea che "partendo da Firenze passi approssimativamente dal Pontassieve, entri nel Val d'Arno superiore, e per Arezzo attraversi la Val di Chiana ad oggetto di arrivare sul confine con lo Stato Pontificio" risale al biennio 1845/46, quando il governo toscano, sollecitato da diverse proposte tecniche ed offerte finanziarie, affida al Consiglio degli Ingegneri di Acque e Strade l'incarico di svolgere uno studio di fattibilità. Il tracciato, che costituisce un logico prolungamento della linea *Leopolda*, già funzionante nel tratto Livorno-Pisa-Pontedera e destinata a raggiungere Firenze via Empoli, non incontra però favorevole accoglienza nei centri decisionali fiorentini, orientati verso lo sviluppo delle province centro-occidentali, e finisce per restare insabbiato per un intero quinquennio. Il ritardo accumulato in questo cruciale periodo dello sviluppo ferroviario toscano non sarà recuperabile con facilità. Tra il 1846 ed il 1851 viene infatti completata la *Leopolda* (Firenze-Empoli-Pisa-Livorno), entra parzialmente in esercizio la *Maria Antonia* (Firenze-Prato-Pistoia-Lucca), si inaugura la *Centrale Toscana*, che congiunge Firenze con Siena via Empoli, e se ne progetta la prosecuzione verso la Val di Chiana. Nell'estate del 1850, ridestandosi dal torpore che sembra subentrato agli iniziali insuccessi, il

Consiglio comunale di Arezzo decide di compiere nuovi passi prima che il tracciato Firenze-Roma venga definitivamente identificato con la direttrice senese. Forma perciò una commissione di 16 membri - presieduta dal Gonfaloniere Giovan Battista Occhini - ed incarica due Deputati, nelle persone di Antonio Guadagnoli e del sacerdote Giuseppe Bravi, perché provvedano ad "umiliare di fronte al Granduca un nuovo progetto per la linea aretina. Il quadro generale, nel frattempo, continua ad evolvere rapidamente. Il 1° maggio 1851, a Modena, i Governi toscano, pontificio, austriaco e quello ducale di Modena e Parma concordano la costruzione della linea ferroviaria transappenninica denominata "Strada Ferrata dell'Italia Centrale", raggiungendo un compromesso (piuttosto favorevole agli interessi austriaci) tra i rispettivi programmi economici, politici e militari. Il tracciato della nuova linea, che prenderà il nome di *Porrettana*, si diparte dalla *Maria Antonia* per congiungere Pistoia, Pracchia, il confine pontificio alla Porretta, Bologna.

Per Arezzo al confine pontificio

Il 10 maggio 1851, un Rescritto granducale autorizza finalmente il Comune di Arezzo ad eseguire gli studi per una ferrovia "da Firenze per Arezzo al confine pontificio". Il gruppo di progettisti, costituito immediatamente, include l'ingegner Francesco Del Greco, il professor Francesco





La caratteristica copertura della stazione aretina

Antonelli e vari altri collaboratori tecnici. Per finanziare il lavoro di progettazione, che si rivela piuttosto difficile in alcuni tratti del Valdarno, ed in particolare nella Valle dell'Inferno, compresa tra il Ponte Romito (confluenza dell'Agna) e la Gola dell'Imbuto (confluenza della Chiana), si sopprimono i tradizionali festeggiamenti di San Donato. A dicembre, accompagnato da una supplica del consiglio Comunale, il progetto del tratto Firenze-Pontassieve-Arezzo viene presentato alla direzione delle Acque, Strade e Fabbriche civili del governo toscano, mentre l'ingegner Del Greco è incaricato di continuare gli studi per il tratto Arezzo-Camucia-confine pontificio. Il 28 giugno 1852 il Granduca Leopoldo II autorizza la costruzione della linea, suscitando ad Arezzo manifestazioni di giubilo, fiaccolate e celebrazioni di "Te Deum" in Cattedrale. Un anno più tardi, nel settembre 1853, viene approvata la concessione per la costruzione e l'esercizio della nuova strada ferrata ai fratelli Gandell di Londra e sono emanati i "Capitoli contenenti le condizioni, prescrizioni e dichiarazioni cui la Società Anonima per lo stabilimento della strada a guide di ferro da Firenze per Arezzo al confine pontificio è in obbligo di uniformarsi". Il progetto di massima prevede che il tracciato muova dalla stazione fiorentina della *Maria Antonia*, aggiri la Fortezza da Basso, raggiunga Rovezzano e da qui si diriga a Pontassieve, proseguendo poi sulla riva destra dell'Arno fino al ponte di Rignano. Attraversato il fiume raggiunga quindi Incisa, Figline, San Giovanni, Montevarchi e Levane. Da qui, attraverso la Valle dell'Inferno

ed il piano di Laterina si diriga verso Ponte Buriano ed Arezzo, per introdursi poi nella Val di Chiana, attraversare l'Olmo e raggiungere il confine toscopontificio mantenendo la riva destra del canale della Chiana. I capitoli definiscono le caratteristiche tecniche della linea (pendenze massime, limiti di curvatura, opere d'arte), la classe delle stazioni, le tariffe per i passeggeri, il bestiame e le merci. Ma nel gennaio 1854, non essendo riusciti i concessionari ad effettuare il deposito cauzionale di un milione di lire previsto dal capitolato d'opera, la concessione viene revocata.

Al lavoro per la Ferdinanda

Trascorrono così due anni, durante i quali la *Centrale Toscana* prosegue la corsa verso il confine pontificio, pur trovando notevoli difficoltà nel tracciato tra Siena e Torrita. Il 16 agosto 1856 un nuovo decreto granducale concede la costruzione e l'esercizio della travagliata linea aretina al marchese De Flers, che in associazione con il banchiere livornese Pietro Bastogi e gli amministratori della Banca generale svizzera fonda la "Società Anonima per la costruzione della Strada ferrata *Ferdinanda*". Nel 1858 i lavori di costruzione, avviati a Firenze, sono giunti a Pontassieve, dove però si attardano, procedendo con estrema lentezza. Il 7 gennaio 1860 il Governo Provvisorio Toscano, instauratosi dopo il crollo della dinastia lorenese, dichiara nuovamente decaduta la concessione, non essendo riuscita la società concessionaria a mettere in funzione il primo tronco, nè avendo intrapreso i

lavori di prosecuzione, nonostante le ripetute sollecitazioni. Nell'estate 1860 una nuova società - costituita dal banchiere Pietro Antonio Adami di Livorno e da Antonio Costa di Genova - tenta di subentrare nella concessione, senza però riuscirci. Si fa strada, tra le altre, anche l'ipotesi di proseguire i lavori a cura dello Stato. Ne scaturisce una lunga controversia tra vecchi e nuovi concessionari, composta un anno più tardi con l'intervento di due ministri del Governo italiano, uno dei quali è impersonato dallo stesso Pietro Bastogi, assunto dal Dicastero delle Finanze ed in procinto di fondare la "Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali". Nel luglio 1861, sbloccatasi la situazione, il completamento della *ferrata aretina* viene affidato alla "Società delle Strade Ferrate Livornesi". L'effettivo tracciato da seguire è definito in buona parte dall'ingegnere Giuseppe Laschi, che stabilisce all'altezza di Foligno il punto di incontro con la linea Roma-Ancona. Lo Stato pontificio, infatti, ha escluso dai suoi pro-

grammi la creazione di un tratto di ferrovia diretto verso la Toscana, da allacciare alle linee provenienti da Firenze, optando per il tracciato trasversale Roma-Ancona-Bologna, concepito come via di comunicazione esclusivamente interna. Nell'aprile 1863 viene attivato il tratto valdarnese della linea aretina, fino a Montevarchi; l'anno successivo i lavori raggiungono la città di Arezzo. Il Governo frattanto procede, nel clima teso dell'inchiesta parlamentare per lo scandalo delle "Strade Ferrate Meridionali", ad un generale riordinamento delle concessioni per la gestione della rete nazio-

nale. Le compagnie operanti nell'Italia centrale, tra le quali la "Società per le strade Ferrate Livornesi", vengono fuse nella "Società delle Strade Ferrate Romane". A quest'ultima compagnia, controllata dal capitale francese, vengono affidate tutte le linee aperte o in costruzione tra Lazio e Liguria, salvo l'Adriatica.

Si localizza la stazione

Ad Arezzo, il problema della localizzazione della stazione ferroviaria, che a norma dei decreti di concessione dovrà avere le caratteristiche di uno scalo di *prima classe* (tra le quali una totale copertura della zona di fermata dei convogli), è stato affrontato con largo anticipo, ancora prima che i binari abbiano oltrepassato il confine della provincia fiorentina. Sul finire del 1857 l'ingegnere comunale Antonio Garzi, interpellato sull'opportunità di costruire la stazione all'interno o all'esterno della cinta muraria, rileva in un rapporto che l'ubicazione entro le mura, ove non incontrasse ostacoli insormontabili in relazione al tracciato generale, sarebbe senz'altro preferibile perché più consona agli interessi generali della città.

«In quanto all'andamento - sostiene l'ingegnere municipale - mi sembra poter indicare che la Ferro-Via dentro la città potrebbe avere il suo principio dalla destra del Castro presso il Baluardo Belloni ed attraverso il baluardo stesso ed i possessi Redi e Zabagli, aver il suo

ingresso presso il baluardo detto del Poggio, e precisamente a piè del Mercato delle vaccine».

L'ingresso dei binari dentro le mura comporterebbe naturalmente, per il Municipio, l'assunzione degli oneri necessari per *«il cuoprire nell'interno della città per un certo tratto il Castro, il formarsi di un discreto Piazzale, il creare una discreta Porta col debito ripieno al di fuori, il lastricare tutta la Via Buja, l'allargarla in fondo togliendo una stanza al mugnaio Vecchioni ed altra con una striscia d'orto al Belloni.»* La spesa complessiva si aggirerebbe sulle 60 mila lire.

Ma il timore di una eccessiva deviazione del tracciato, l'irregolare pendenza del suolo e l'entità dei lavori aggiuntivi consigliano agli ingegneri della *ferrata* - il progettista Giuseppe Laschi, il direttore dei Lavori Pietro Comparini Rossi - la scelta di un'area più aperta e pianeggiante che renda tangente l'impatto della *ferro-via* con la città. Il terreno è individuato così, fin dal dicembre 1861, all'esterno delle mura, sul lato sudoccidentale, in posizione intermedia tra la Porta di Santo Spirito e il Bastione del Poggio. In una delle due aree, cioè, destinate al mercato del bestiame e servite da un ampio viale circondario.

Nel febbraio del 1865 fervono già, nel luogo prescelto, i lavori di sterro. Nell'arco di un anno sia l'edificio della stazione che la caratteristica copertura a tettoia vengono pressoché completati.

«In essa - scriverà più tardi l'arciprete Ristori, descrivendo

la stazione aretina nella sua Guida - ammirasi la distribuzione comoda, appropriatissima delle stanze, l'elegante semplicità della facciata, le sale ben accomodate, senza lusso, ma senza gretteria. Osservasi la ingegnosa quanto semplice armatura a sostegno della tettoia del luogo di sosta dei treni; consiste in una serie di lunette col superior contorno di centine di legname, e l'inferiori da tiranti di ferro in semipoligono, congegnati alle centine e per mezzo di monachi di legname rispondenti agli angoli; e tutte queste centine fra loro concatenate con travetti spianativi sopra per lungo a sostegno dei correnti, e della estrema copertura delle lastre di zinco».

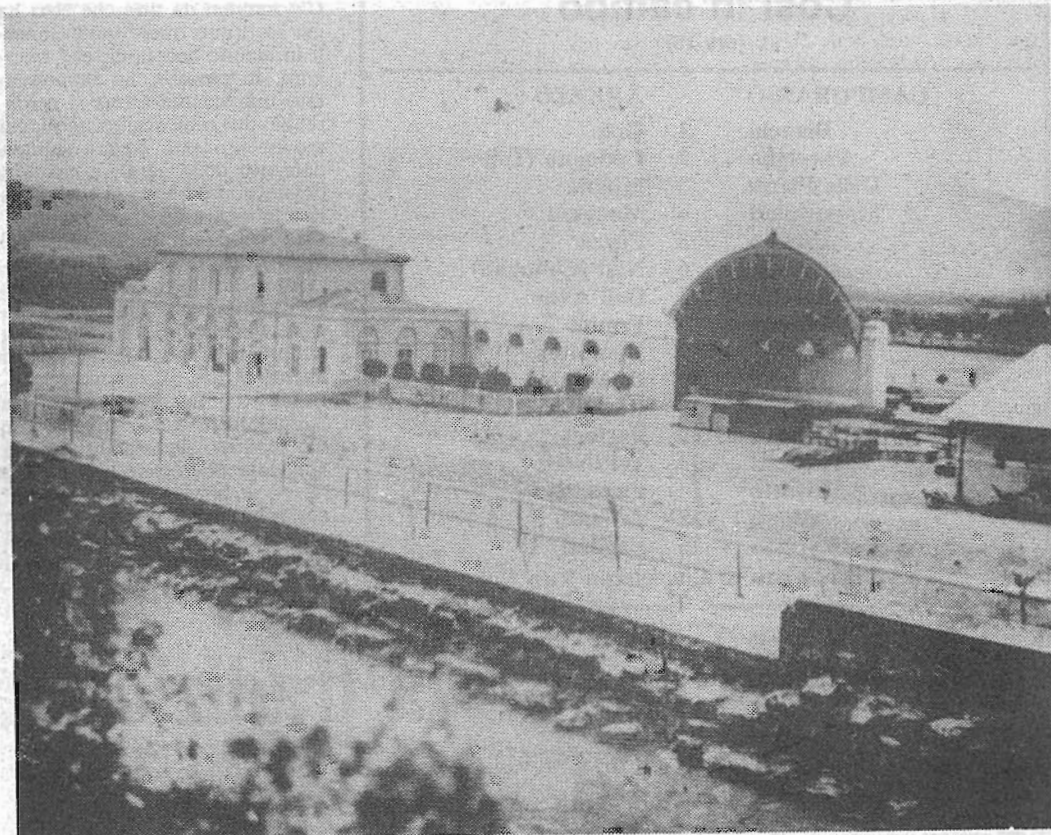
Il primo convoglio

Il 16 marzo 1866 - data di inaugurazione del tratto Montevarchi-Arezzo-Terontola-Torricella (Perugia) - il primo convoglio ferroviario transita per Arezzo. A bordo, invitata dalla Società delle Strade Ferrate Romane, siedono deputati, senatori ed altre ragguardevoli personalità, tra le quali il Ministro dei Lavori Pubblici Stefano Jacini. La partenza dalla stazione fiorentina avviene, come da programma, alle 7,15. All'altezza di Montevarchi, prima sosta per accogliere altri invitati ufficiali ed assistere alla rituale esibizione della banda del paese.

«Il treno - riferisce il lungo resoconto pubblicato l'indomani su 'La Nazione' - giungeva quindi in Arezzo alle 10,10 dove stavano ad attenderlo oltre alla numerosa popolazione, anche il



Arezzo 1880: via Guido Monaco prima dell'installazione del monumento. Sullo sfondo, l'edificio della stazione



La stazione ferroviaria nel 1870

cav. Prefetto Calenda, il cav. Mori Sindaco e il Consiglio comunale, nonché la musica della guardia nazionale e gli alunni del Collegio Vittorio Emanuele.

La stazione è bellissima quantunque non è ancora condotta a termine, ed a messa elegantemen-

te con bandiere e festoni, e con gli apparecchi dell'illuminazione che avrebbe avuto luogo la sera. Il Prefetto, il Sindaco ed il Consiglio Comunale salirono sul convoglio che muoveva alla volta di Cortona. (...) Poco dopo allo sguardo degli invitati si apriva l'incantevole panorama

del lago Trasimeno, lungo il quale la strada ferrata si spinge per otto chilometri, traversando Castiglion del Lago, fino alla Torricella (...)

Appreso la comitiva si spingeva

nella città, le cui case erano pavesate a festa, e il commendatore Jacini accompagnato dal cav. Mori Sindaco e dal cavalier Prefetto ne percorreva le vie principali, visitando ed ammirando gli edifizii più insigni. (...) La solennità non poteva riuscire più splendida. (...) Contribuiva a rendere più allegra la festa il veder la gioia delle popolazioni delle fertili valli dell'Arno, della Chiana e del Tevere congiunte a Firenze, con una strada che per sì lungo volgere d'anni fu uno dei loro voti più ardenti.»

Alla fine del 1866, completato il tracciato in territorio umbro, è possibile raggiungere Roma da Firenze via Arezzo, Perugia, Foligno, Orte. Dal primo progetto di una *ferrata* da Firenze per Arezzo al confine pontificio sono trascorsi vent'anni, ma la città è riuscita a non farsi tagliare fuori dalla principale direttrice dell'Italia centrale, che si sviluppa ormai, fino ad Orte, su due itinerari - l'aretino ed il senese - pressoché paralleli.

L'ultimo successo

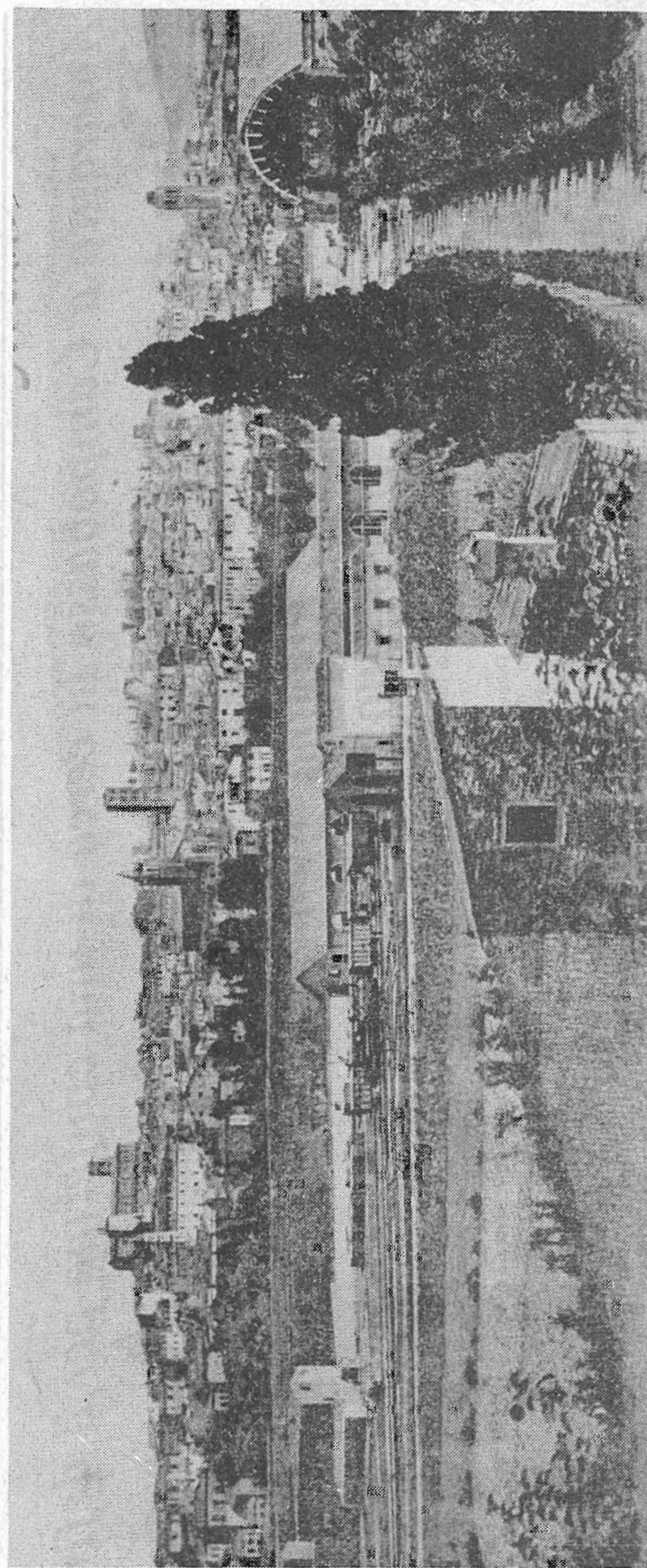
Prima che la linea senese (la vecchia *Centrale Toscana* con partenza da Empoli) raggiunga Orte, con un percorso inferiore di circa 25 chilometri rispetto alla partenza da Firenze, il Municipio aretino solleva il problema di un collegamento tra i due tracciati, proponendo la realizzazione di un tratto ferro-



Arezzo 1863: la strada ferrata sta per raggiungere la città

viario di congiunzione tra Olmo e Salarco. Attorno al progetto - che si pone in alternativa ad un analogo tracciato che però, allacciandosi alla linea aretina al Bastardo (poco prima di Indicatore) taglierebbe fuori il capoluogo, relegandolo su un braccio secondario - si sviluppa per qualche anno una accesa controversia, alimentata dalla pubblicazione di articoli di stampa, memorie tecniche, opuscoli divulgativi. Il collegamento proposto da Arezzo tende apertamente a ribaltare il vantaggio acquisito da Siena in epoca granducale. La congiunzione della linea aretina (la più diretta rispetto a Firenze) con il tratto inferiore della senese (percorso più corto verso Roma) taglia inevitabilmente la città di Siena fuori dalla più importante direttrice di traffico dell'Italia centrale.

Nel marzo 1874 sarà infine il Governo a stabilire tra Terontola e Chiusi la linea di collegamento. Il tracciato risultante, aperto nel 1875, costituirà il percorso definitivo (Firenze, Arezzo, Terontola, Chiusi, Orvieto, Orte, Roma) dal capoluogo toscano alla capitale, destinato a restare inalterato per oltre un secolo. Fino a quando, cioè, la costruzione della Direttissima Firenze-Roma taglierà l'ansa di Arezzo fuori dagli itinerari a percorrenza veloce. Ma questo è un altro capitolo, ancora in gran parte da scrivere, della storia ferroviaria aretina.



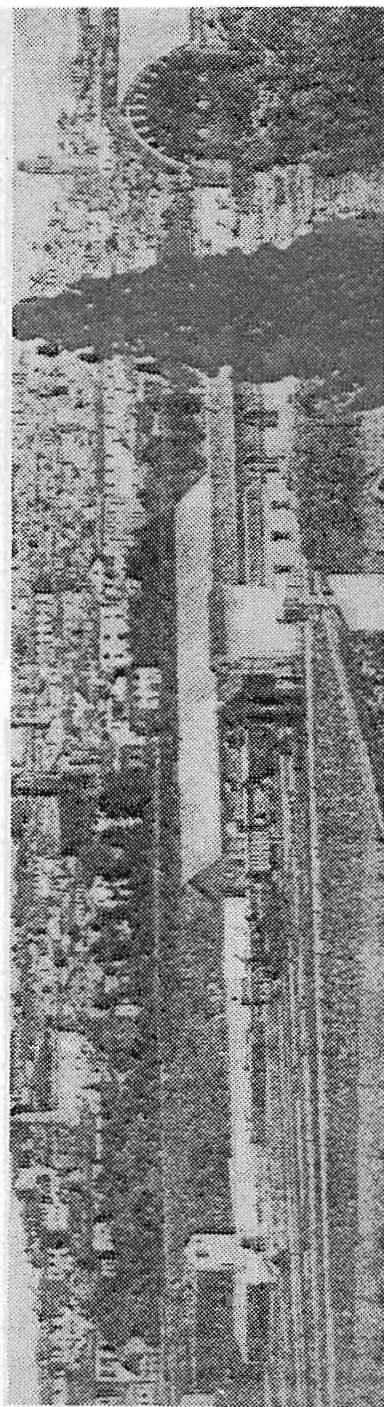
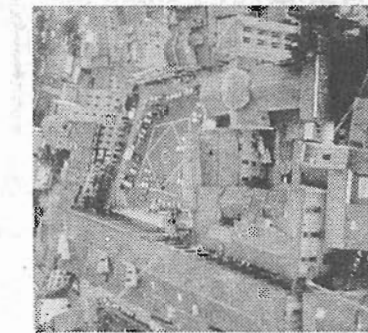
Panorama della città dal Duomo Vecchio (collina del Pionta). In primo piano: gli impianti della stazione della ferrovia. A destra: la tettoia abbattuta dopo i bombardamenti aerei del 1944

Il perchè della nostra iniziativa

Mancano ormai poche settimane all'adozione del nuovo Piano regolatore generale, che disegnerà l'assetto territoriale con cui Arezzo si affaccerà alla soglia degli anni duemila.

Questo giornale, che da anni segue con attenzione lo sviluppo del nuovo Piano - dalle prime formulazioni programmatiche dell'amministrazione municipale agli orientamenti resi noti *in itinere* dai progettisti - crede di far cosa gradita ai lettori proponendo una serie di articoli su altrettanti momenti cruciali della storia urbanistica aretina pubblicata qualche tempo fa da Franco Rossi sulle colonne del *Notiziario Turistico*, il periodico dell'ETP di Arezzo.

L'iniziativa, resa possibile dalla cortesia della rivista e dalla collaborazione dell'autore, che ha consentito all'aggiornamento dei testi sulla scia di ulteriori ricerche, punta a ricostruire, attraverso una chiave di lettura di particolare interesse ed attualità, le vicende degli ultimi 150 anni di storia urbana.



Strade, piazze, case & affari nel Piano regolatore del 1867

di Franco Rossi

Se avesse un senso stabilire una data di origine per la vicenda urbanistica aretina, modernamente intesa - concepita, cioè, come trasformazione territoriale programmata e complessiva, riverberante effetti a lungo termine nella sfera sociale ed economica - il punto di partenza andrebbe retrocesso, rispetto all'ottica corrente, quantomeno al primo decennio postunitario. È a questo periodo, indagato meno di quanto meriterebbe, che fanno capo, intrecciandosi e condizionandosi a vicenda, una serie di dirompenti innovazioni.

L'arrivo della strada ferrata

Come sta avvenendo in molti centri italiani raggiunti dal nuovo sistema di comunicazione, anche ad Arezzo l'arrivo della strada ferrata agisce da catalizzatore sul processo di crescita

urbana, portando a livello di effervescenza fermenti di rinnovamento che hanno covato a lungo sotto le ceneri. Pur assumendo connotati differenti, legati alla specificità territoriale ed all'eterogeneo retroterra storico, il fenomeno accomuna in questi anni buona parte dei centri urbani della penisola.

La ventata di rinnovamento provocata dall'ingresso nel nuovo Stato unitario, l'ampliamento dell'orizzonte economico, il generale rimescolamento di ordinamenti legislativi ed amministrativi trovano una sorta di rappresentazione visiva, immediata e di grande impatto psicologico, nell'entrata in esercizio della rete ferroviaria. Attorno al treno - o meglio al suo innesto nella struttura urbanistica cittadina, la stazione - si coagulano la politica dei lavori pubblici, le aspirazioni ad un generale ammodernamento della vita cittadina, i primi tentativi di sfruttamento su vasta scala della rendita fondiaria. Sull'esempio di Firenze, dove il pro-

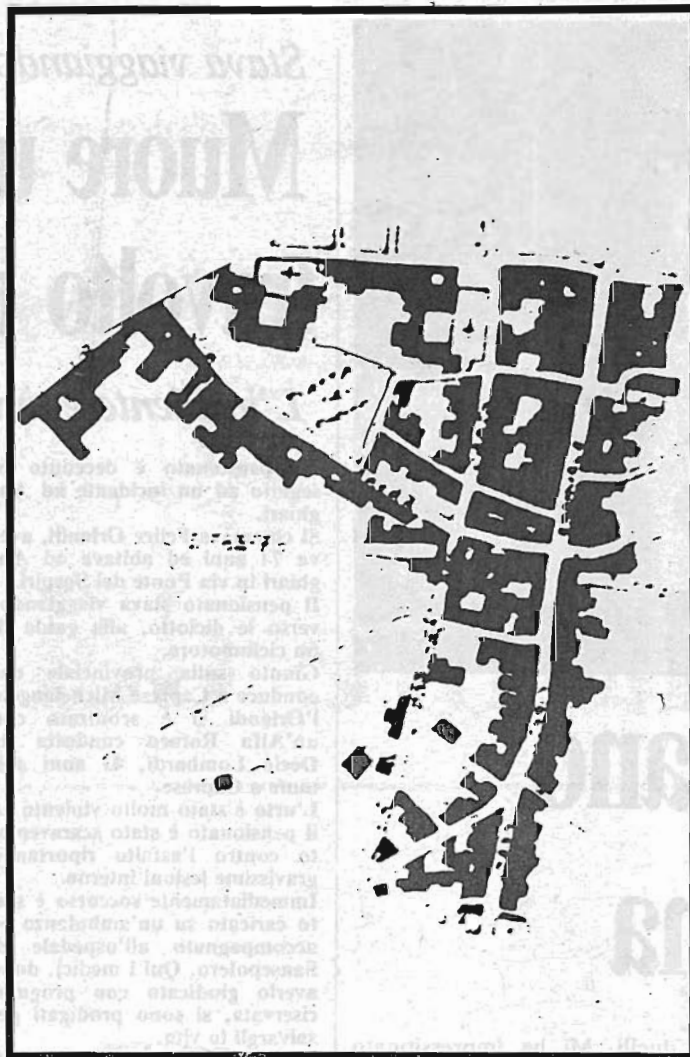
cesso viene accelerato ed esasperato dal trasferimento, seppur temporaneo, della capitale, si avvia l'epoca dei nuovi viali di accesso alla città, degli anelli di circonvallazione, delle demolizioni e degli sventramenti dei quartieri più miserabili per far posto a nuovi palazzi, dell'apertura e del progressivo abbattimento delle mura, con cui si allarga a dismisura, cancellando una barriera ultrasecolare, la superficie potenziale del suolo edificabile.

Lo strettissimo collegamento tra l'innesto della strada ferrata e l'avvio dello sviluppo edilizio aretino, reso ancor più evidente della concomitanza con la stesura del primo *Piano regolatore* modernamente concepito, ha trovato negli ultimi tempi ampie e documentate conferme. Al punto che non sembra eccessivo individuare negli anni immediatamente successivi all'unificazione, nonostante la permanenza di un quadro economico e sociale dominato sotto molti aspetti dal sottosviluppo, il vero punto di origine della storia aretina contemporanea.

Viaggiatori e bovi

È la decisione di localizzare la stazione fuori dalle mura, dirimpetto al Mercato del bestiame, a far scaturire, prima ancora che i lavori ferroviari raggiungano la città, il problema di collegare la strada ferrata con il centro cittadino, ancora attestato attorno al tratto superiore di Corso Emanuele, piazza Grande, piazza S. Francesco, piazza del Popolo, evitando ai passeggeri lunghi e disagiati percorsi attorno alle mura. Come ben presto fa notare qualcuno dalle colonne de *La Provincia di Arezzo*, «Tutti i sabati, per la maggior parte del giorno, la strada fra la Stazione e la Porta S. Spirito è affatto occupata da contadini e da bovi: così occupata che è per molti un vero sgomento, e per tutti una gran noia ed impiccio, il dovere andare alla Stazione o il venirne fra mezzo e tante zampe ed a tante corna. Si sa che per togliere quest'inconveniente è già stabilito di portare altrove il mercato. Ma in attesa del mercato nuovo non potrebbe il Municipio provvedere fin d'ora a che le sullodate bestie bovine si mettano dall'altra parte della Porta, nel posto cioè assegnato alle bestie asinine? Nessun bove certamente dovrebbe reputarsi offeso a vedersi mescolato con gli asini».

Ma il mercato del bestiame, che più tardi verrà confinato in un vicino settore delle mura, tra i baluardi di S. Bernardo e di S. Giusto - in posizione, cioè vici-



La zona sud-occidentale della città prima dell'apertura di via Guido Monaco. Ricostruzione cartografica su pianta del 1863

na alla ferrovia, ma riparata dallo sguardo dei viaggiatori - non costituisce l'unico problema. I responsabili del governo locale avvertono l'esigenza, largamente condivisa dall'opinione pubblica cittadina, di adeguare ai nuovi tempi l'immagine complessiva della città, che conserva l'aspetto di un vecchio borgo medioevale, con le case addossate alla collina del centro antico, le strade strette e tortuose, le anguste botteghe che ostruiscono il passaggio per esporre la mercanzia, la carenza di edifici pubblici a carattere laico, di locali per la cultura e lo spettacolo, di alberghi degni di questo nome.

L'orientamento verso una più assidua attenzione ai problemi dell'arredo urbano, già affiorato negli ultimi anni del Governo granducale, ma fortemente temperato dalle non floride condizioni della finanza locale e dalla permanenza di radicati pregiudizi contro ogni eccessiva "ingegneria" della mano pubblica nella sfera economica, si va saldando con l'esigenza di trovare periodici sbocchi alla dilagante disoccupazione, cresciuta in questi anni fino a raggiungere livelli di guardia.

Su questo retroterra maturano, durante il primo quinquennio degli anni Sessanta, l'allargamento di via De' Bacci, l'ampliamento di via Cavour all'altezza del Bancaccio, la sistemazione della strada circondaria esterna, la creazione lungo via Romana del Campo di Marte (meglio noto come il Campo di Martino per le sue esigue dimensioni), la rettificazione della strada degli Archi, la decisione di abbattere Porta Santo Spirito e di sostituirla con una moderna ed ampia Barriera, da intitolare a Vittorio Emanuele II.

Una strada per la stazione

Con quest'ultimo progetto, lasciato cadere e portato a termine solo trent'anni più tardi, nel 1893, entra ben presto in concorrenza un'ipotesi alternativa, di ben più vaste proporzioni: quella di creare una nuova apertura nelle mura, di fronte alla stazione, e da qui tracciare una nuova strada, approssimativamente parallela a Corso Vittorio Emanuele, che dalla ferrovia conduca direttamente al centro cittadino.



La zona sud-occidentale della città dopo l'apertura di via Guido Monaco. Ricostruzione cartografica su pianta del 1862

Il primo studio operativo - sia sotto il profilo tecnico-progettuale che finanziario - sottoposto all'esame del Municipio è, significativamente, quello elaborato dal facoltoso impresario aretino Giovanni Guiducci: un esempio precoce di come l'iniziativa privata anticipi talora, e spesso condizioni, le scelte urbanistiche più delicate e rilevanti. Il progetto Guiducci, esaminato dal Consiglio comunale il 16 gennaio 1866, prevede la creazione di una strada in linea retta dalla stazione a Piazza del Popolo, fiancheggiata dalla costruzione di edifici pubblici e privati; ipotizza un onere di 25 mila lire per l'acquisizione dei terreni (a carico del Comune) ed un investimento di 935 mila lire a carico dell'impresa, che dovrebbe rivalersi godendo per 100 anni della differenza di imposizione che graverà sui nuovi fabbricati. Una speciale commissione comunale concorda con Guiducci - che peraltro è proprietario di una buona parte dei terreni interessati - una serie di modifiche concernenti i tempi di rimborso e l'esecuzione di opere aggiuntive, quali la copertura del Castro e l'apertura di una piazza. Ma nel corso delle sedute del 26 e 27 marzo il Consiglio comunale, con improvviso colpo di scena, decide di troncarsi ogni rapporto con il proponente, appropriarsi del progetto e provvedere all'affidamento dei lavori per stralci, attraverso appalti, sotto stretto controllo pubblico.

Il 4 aprile 1866 l'ingegnere comunale Antonio Garzi, coadiuvato dal collega Carlo Gatteschi, presenta al Consiglio un piano particolareggiato della nuova strada: invariato il tracciato proposto dall'impresario Guiducci, si precisa la spesa a carico del Comune (223 mila lire), l'estensione dei terreni da espropriare (due fasce di 30 metri ai lati opposti della strada), l'ampiezza della copertura del Castro (115 metri). Nel frattempo si richiede la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, in modo da poter procedere all'esproprio dei terreni.

Il nuovo istituto giuridico che il Comune tenta di adoperare - quello appunto, dell'esproprio per pubblica utilità - è stato introdotto nell'ordinamento del Regno neppure un anno prima, con la legge 2.359 del 25 giugno 1865. Oltre a fissare le indennità per gli espropriati (artt. 39 e 40), la legge contempla ai capitoli VI e VII del titolo II la possibilità per i Comuni con popolazione superiore ai 10 mila abitanti di dotarsi, per esigenze di pubblico vantaggio, di salubrità, di comunicazioni o di ampliamento dell'abitato, di nuovi strumenti normativi: i Piani regolatori edilizi ed i Piani di ampliamento, vincolanti nei confronti dei privati, validi per 25 anni, giuridicamente equivalenti alla dichiarazione di pubblica utilità per le opere e le proprietà in essi comprese.

Ma la classe agiata aretina delude clamorosamente le aspettative del Comune. L'appello ad edificare lungo la nuova arteria cade nel vuoto, sia per la scarsa convenienza intravista dai potenziali appaltatori, sia per una evidente resistenza del patriziato locale a contribuire con le proprie sostanze alla paventata decadenza di Corso Vittorio Emanuele, dove gran parte dei notabili possiedono già una abitazione o un palazzo. Il progetto Garzi-Gatteschi si arena così fin dalle prime battute.

Uno zelante

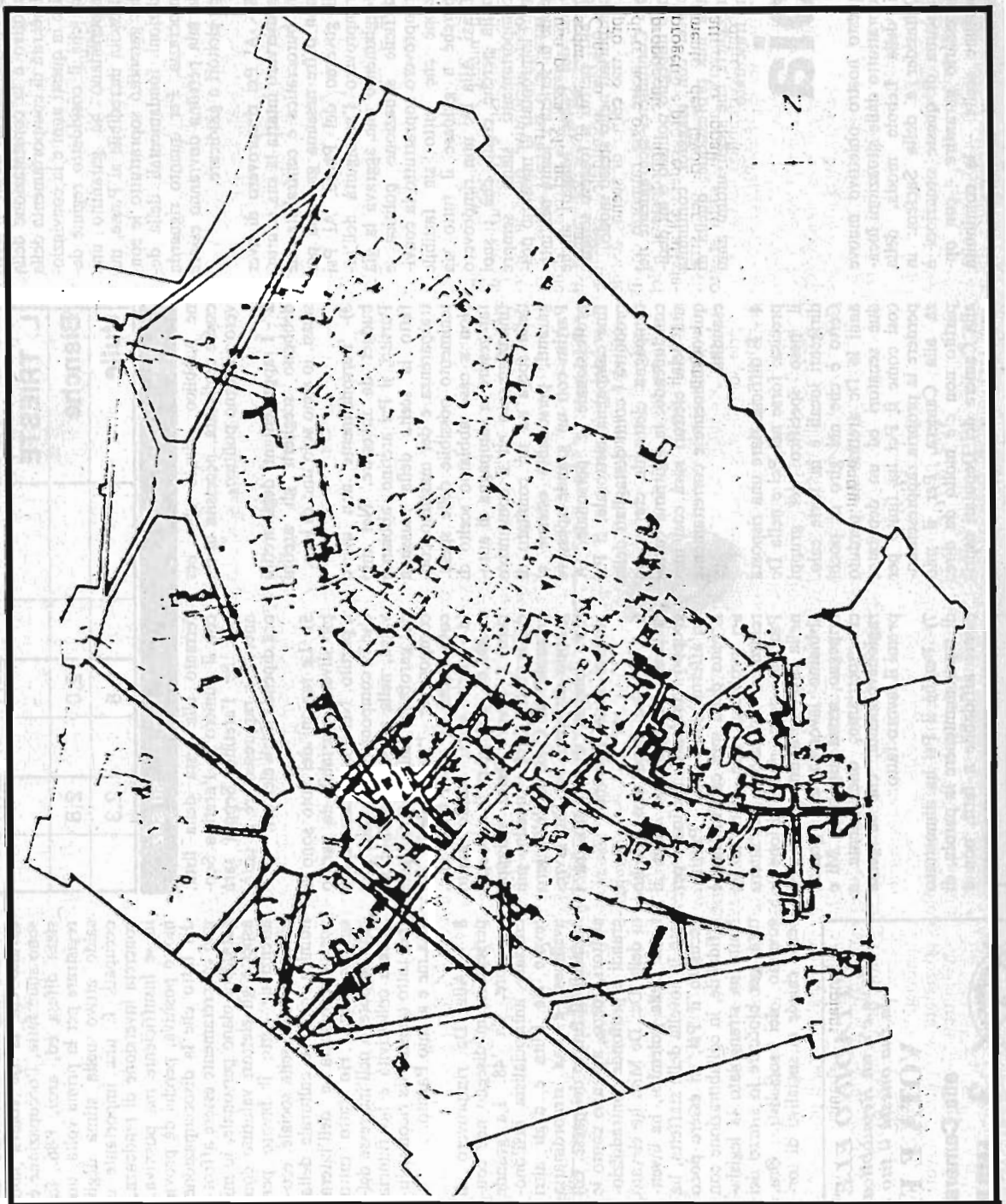
Prefetto

Ma la questione non cade nel silenzio. La stampa locale tiene

desta l'attenzione, pur prendendo atto con rammarico delle difficoltà che si frappongono alla realizzazione del progetto. Diverse pubblicazioni a stampa insistono nell'additare la nuova strada e la connessa espansione edilizia come la chiave di volta dello sviluppo aretino. Nei primi giorni del 1867, pronunciando di fronte al Consiglio provinciale il rituale "Discorso sull'andamento economico ed amministrativo della Provincia", lo stesso Prefetto Andrea Calenda si fa portavoce di questo stato d'animo (e forse di qualcosa di più) rivolgendo una esplicita esortazione agli amministratori comunali.

«Di buon volere e grandi propositi e bei disegni so che non si patisce in questa città penuria - sollecita il Prefetto - ma dico io:

meno disegni e meglio opere. Compia il Municipio le opere intraprese; aprà la strada già studiata, promessa e desiderata dal centro della città alla grande stazione della ferrata, la quale sarà come l'arteria principale di altre molte strade che alla storica città del medioevo aggiungeranno pure sembianze e vaghezze di comoda città moderna. Si porga così spazio, con profitto dell'erario comunale ed ornamento della città, a belli ed utili edifici (...) Attorno all'emiciclo che dovrebbe aprire la nuova strada si facciano giardini pubblici per diporto dei cittadini. Dentro l'emiciclo si serbi il posto pel monumento a Guido Monaco, sì che rapidamente passando i viaggiatori della ferrata vedano da questa statua il nome della città».



È la prima volta, per quanto risulta, che in un documento scritto il progetto della nuova strada della stazione viene associato alla campagna per l'erezione di un monumento all'ideatore della notazione musicale, lanciata dal Comune di Arezzo nell'agosto del 1864. Ma l'idea, anche se modificata e portata a compimento solo nel 1882, è di quelle destinate a fare strada.

«Le difficili condizioni economiche - ribadisce l'alacre Prefetto in una circolare ai Sindaci del 16 gennaio 1867 - cagionano privazioni e sofferenze sulle quali deve rivolgersi, innanzi tutto, l'attenzione dell'autorità (...). Occorre che gli sforzi del Governo siano sussidiati e completati dalle comunali rappresentanze (...) per modo che nulla rimanga negletto (...) ed ogni ostacolo sia rimosso a spingere innanzi i lavori pubblici».

Anche a non voler attribuire alla reiterata ingerenza prefettizia nelle faccende comunali più significato di quanto forse non possiede (cosa che faranno - e a più riprese - i contemporanei), sembra evidente che all'inizio del 1867 i sostenitori della nuova strada abbiano trovato autorevoli interlocutori ai vertici della vita pubblica aretina.

Giuseppe Laschi

ingegnere-urbanista

Ed ecco farsi strada, tra la fine di gennaio e l'inizio di febbraio, una nuova figura di professionista-imprenditore destinata a legare stabilmente il proprio nome all'impianto urbanistico cittadino. Architetto, ingegnere ferroviario di una certa fama, Giuseppe Laschi gode ad Arezzo di notorietà e prestigio, per aver progettato e diretto i lavori in diversi tratti della linea ferroviaria e per aver "firmato" la stazione e l'ardita tettoia a copertura dei binari. Aretino egli stesso (1819-1876), l'ingegner Laschi ha lavorato lungamente, fin dall'inizio degli anni Cinquanta, alla costruzione della Maria Antonia e della Leopolda; per quest'ultima linea ha curato sia il progetto che l'esecuzione di tutte le fabbriche civili. A partire dal 1861, tornato da un lungo viaggio in Europa, ha studiato il percorso della linea aretina da Incisa all'interconnessione di Foligno. Il progetto che presenta al sindaco Pietro Mori, e che raccoglie l'immediato consenso della Giunta municipale - avallato anche da un parere di congruità espresso con solerzia dall'ingegner Garzi - è cosa assai diversa da un ennesima riproposizione della strada della stazione. L'ingegner Laschi ha evidentemente intravisto, ben comprendendone la portata, le sostanzia-

li innovazioni introdotte dalla legge sull'exportazione per pubblica utilità. L'operazione urbanistica che propone al Comune, riscuotendo una adesione convinta ed immediata, è l'adozione di un vero e proprio *Piano regolatore edilizio*. Un piano, cioè, fondato sulla creazione di una coerente orditura di strade e piazze geometricamente disposte a valle di Via Sacra, attorno alle quali potrà svilupparsi con regolarità, in tempi e modi da stabilirsi, il futuro ampliamento edilizio aretino.

L'inserimento del piano nel preesistente tessuto urbanistico cittadino, a prima vista piuttosto violento, porta alle estreme conseguenze l'esigenza di rinnovamento e ribaltamento della tradizionale immagine della città. La disposizione geometrica, spaziosa, rettilinea, regolare della città da edificare segna una netta frattura con l'impianto urbanistico ereditato dal passato, attraverso la lenta sedimentazione dei secoli, delle culture, delle vicende storiche e delle trasformazioni sociali. A valle di via Sacra, facilitato dall'estrema rarefazione edilizia, l'ingegnere-urbanista disegna la trama della città che dovrà accogliere i viaggiatori della strada ferrata: moderna, laica, spaziosa, facilmente percorribile, costruita in modo da lasciare allo sguardo ampie e lineari prospettive.

L'operazione si ispira abbastanza apertamente alle trasformazioni urbanistiche avviate dopo l'Unità in diverse città italiane, come la vicina Firenze, ove il trasferimento della capitale ha messo in moto un vasto programma di espansione e di riordino del vecchio impianto edilizio. La molla che innesca questo fervore progettuale non è, naturalmente, mossa soltanto da interessi di natura pubblica. Stimolato dalla crescita del tessuto urbano, si afferma in questi anni - come abbiamo già accennato - un sensibile incremento della rendita fondiaria, in precedenza resa indifferenziata da uno sviluppo asfittico e tutto sommato casuale della città. L'aumento di valore del suolo, strettamente connesso alla progettazione di nuove strade, piazze, quartieri, tocca dapprima i terreni ineditati inclusi all'interno della cinta muraria, per poi interessare quelli situati lungo le principali vie di penetrazione. L'apertura nelle mura di nuovi passaggi, la sostituzione di ampie barriere alle tradizionali porte, non risponde solo ad una esigenza di snellimento del "traffico": ogni nuovo arco assottiglia il confine tra la città propriamente detta e le abitazioni situate "fuori porta", considerate fino ad un recente passato estranee alla comunità urbana.

Momenti della vicenda urbanistica aretina

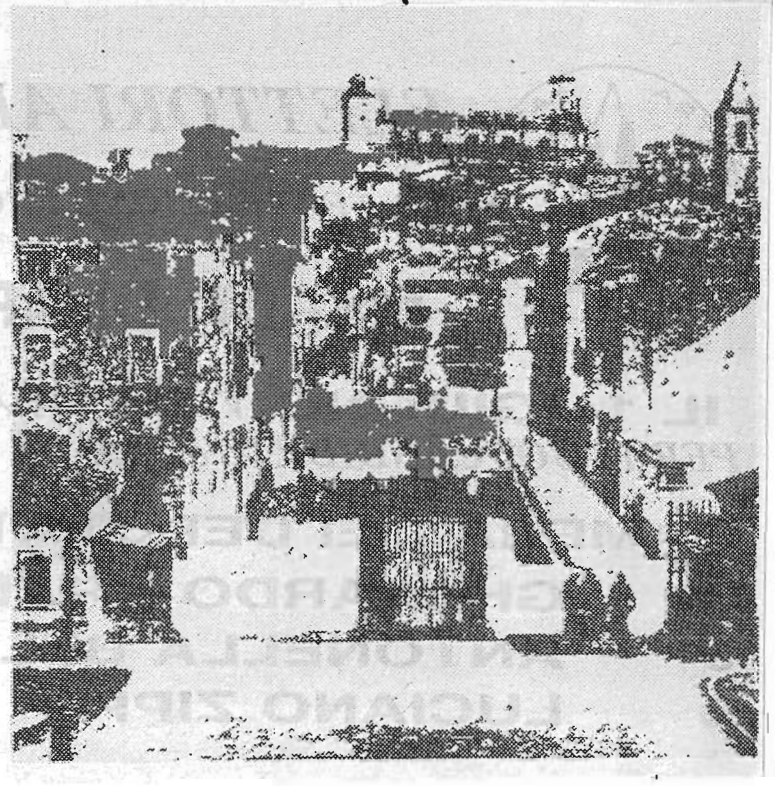
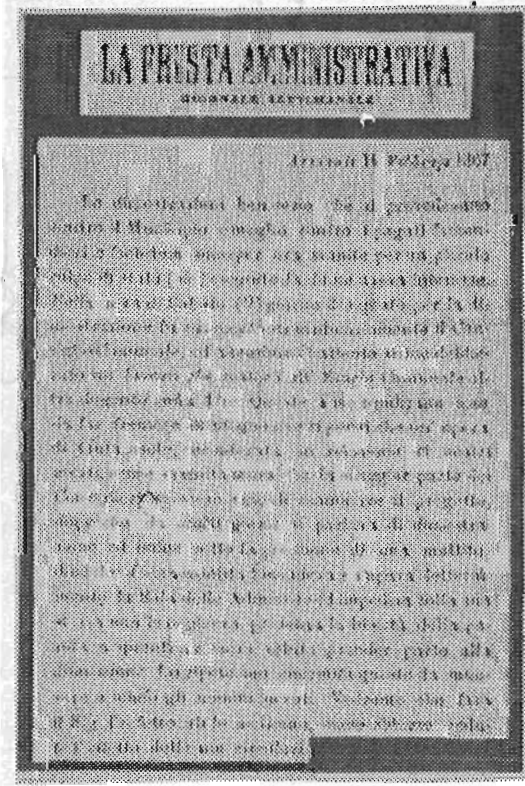
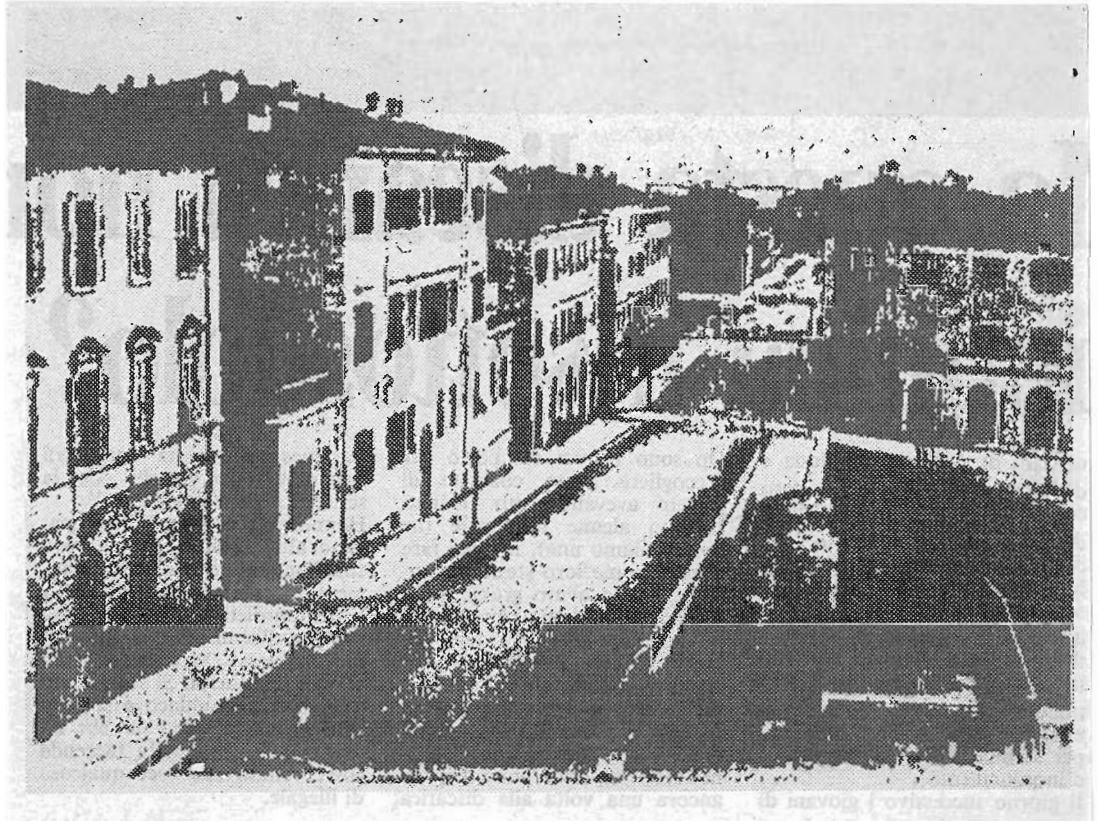
Conto alla rovescia per il nuovo PRG di Arezzo.

Nell'imminenza dell'importante appuntamento proseguiamo la ricostruzione dell'ultimo secolo di storia urbanistica aretina, proponendo ai nostri lettori, in edizione rivista ed aggiornata, la serie di articoli pubblicati da Franco Rossi sulle colonne di *Notiziario Turistico*.

Alla stazione per via Guido Monaco

A lato una veduta
di via Guido Monaco
nel 1880
In fondo al viale,
c'è piazza
della stazione
In basso
via Guido Monaco

nel 1882
all'inaugurazione
del monumento
E ancora,
in basso a sinistra,
il settimanale
"La Frusta
Amministrativa"



Il Piano

Regolatore edilizio

Secondo una memoria presentata dall'ingegner Giuseppe Laschi all'esame del Consiglio comunale nei primi giorni di febbraio del 1867, il primo Piano regolatore edilizio di Arezzo avrebbe dovuto articolarsi sul seguente reticolo di strade e piazze:

1) la *Strada Guido Monaco*, la quale dovrebbe esser larga 16 metri, e la quale dovrebbe muovere dalle mura urbane rimpetto alla stazione della *Strada ferrata*, e venire a sboccare in via *Cavour* tra la *Piazzetta di San Francesco* e il *R. Teatro Petrarca*;

2) la *Via Francesco Petrarca*, la quale dovrebbe esser larga parimenti 16 metri, e la quale dovrebbe muovere dall'antica *Porta Buja* da riaprirsi, e venire a sboccare tra il *Baluardo di Porta Nuova* e quello di *San Bernardo*, attraversando la *Piazza Guido Monaco*;

3) la *Strada Cesalpino*, la quale dovrebbe muovere dalla *Porta San Lorentino* e venire a sboccare nella stessa *Piazza Guido Monaco*;

4) la *Strada Pietro Aretino*, la quale dovrebbe muovere dalla *Porta di San Clemente* e venire a sboccare presso la *Porta Buja*;

5) la *Strada Francesco Redi*, la quale dovrebbe muovere dalla *Porta di S. Spirito* e sboccare presso la *Porta Nuova*;

6) la *Strada Giorgio Vasari*, la quale dovrebbe muovere dalla *Porta di S. Spirito* e sboccare nella *Piazza Guido Monaco*.

Ciascuna di queste ultime strade dovrebbe essere larga 12 metri. La *Piazza Guido Monaco*, la quale dovrebbe esser costruita quasi a metà della strada di questo nome, dovrebbe esser circolare e d'una ampiezza presso a poco doppia di quella maggiore.

Altra piazza verrebbe attraversata dalle *Strade Francesco Petrarca* e *Francesco Redi*.

Altra piazza poi verrebbe attraversata dalle *strade Cesalpino* e *Pietro Aretino*.

Finalmente il nuovo *Mercato dei Bestiame* dovrebbe esser costruito tra il *Baluardo di Porta Nuova* e quello di *San Bernardo*.

Un progetto delle dimensioni di quello proposto da Laschi - che si dichiara subito disposto ad assumere in accolto la realizzazione di una parte delle opere previste - non può essere realizzato che gradualmente, nell'arco di più di una generazione. A breve scadenza l'ingegnere propone l'apertura della strada destinata a collegare la stazione con il centro (che suggerisce di intitolare a *Guido Monaco*), facente capo non più a piazza del *Popolo*, ma ad una piazza *San Francesco* ampliata fino a raggiungere via di *Barota*. A

metà strada tra via *Sacra* e le mura, sulla sponda sinistra del torrente *Castro*, ipotizza la creazione di una grande piazza circolare da destinare al costruendo monumento europeo. Lungo la circonferenza della piazza e sui lati della nuova strada prevede la costruzione di fabbricati di civile abitazione e di uso pubblico, la cui realizzazione dovrebbe fornire buona parte delle risorse con cui finanziare l'intera operazione.

La seduta del Consiglio

La seduta del Consiglio

Il 9 febbraio 1867, riunito in seduta straordinaria in un'aula gremita di pubblico, il Consiglio comunale esamina la proposta di Piano regolatore, dopo aver ascoltato dalla voce del Sindaco *Pietro Mori* la lettura di una memoria illustrativa redatta dal progettista. Le vicende successive della pratica, ed in particolare la riunificazione in un unico fascicolo di diversi documenti, hanno portato purtroppo alla scomparsa della relazione. Del progetto Laschi resta solo una scarna ossatura - la disposizione delle strade e delle piazze, le dimensioni ed i toponimi loro assegnati - nella verbalizzazione del segretario comunale. Sorte non dissimile è stata riservata alla cartografia, di cui resta solo una pianta, rinvenuta in Comune nel 1948, in cui il piano Laschi è messo a confronto, per sovrapposizione, con una variante di poco successiva, suggerita dalla Deputazione provinciale.

Il dibattito in Consiglio comunale non registra - a giudicare dalla verbalizzazione ufficiale - alcuna voce di esplicito dissenso, pur concludendosi con due voti contrari (su 25 votanti). L'esame preventivo effettuato dalla Giunta, i contatti intercorsi con il progettista, le notizie filtrate attraverso la stampa hanno evidentemente già messo i consiglieri in condizione di maturare un proprio giudizio. Messo a confronto con il precedente progetto *Garzi-Gatteschi*, il piano Laschi viene ritenuto "migliore del precedente", anche se in sede di deliberazione si richiedono due modifiche: la regolarizzazione degli sbocchi delle strade e la sostituzione della forma circolare con una più tradizionale pianta quadrata per la piazza.

Una particolare attenzione è riservata dai consiglieri alle condizioni di accolto, cui viene dedicata, il 12 febbraio, una specifica seduta. I lavori di costruzione di via *Guido Mona-*

co, quelli di allargamento di piazza *S. Francesco* e di apertura di una barriera di fronte alla stazione, nonché la sistemazione delle vie collaterali - delibera infine il Consiglio comunale - verranno affidati mediante pubblici incanti. Spesa preventivata a carico del Comune (esclusa la copertura del *Castro* ed altre opere non previste): 224 mila lire, da pagare in quattro rate sulla base di stati di avanzamento. Entro sette anni l'accollatario dovrà costruire edifici di civile abitazione a fianco della strada e delle due piazze, eccettuato il lato di piazza del *Popolo*, dove dovrà essere realizzato un loggiato che passerà al patrimonio comunale. Il Municipio si impegna inoltre a finanziare le spese di esproprio, cedendo all'appaltatore la somma di 131 mila lire oltre il convento di *S. Francesco*, la chiesa di *San Rocco* ed il monastero della *SS. Trinità* "fino alla *Misericordia*".

Andati deserti gli incanti del 3 e dell'11 aprile 1867, l'accollo dei lavori viene aggiudicato in via definitiva all'ingegner *Laschi*. Nel frattempo pesanti accuse di connivenza, di interesse privato, di speculazione a danno della collettività - veicolate dalle colonne del periodico radicale *La Frusta Amministrativa* - cominciano a circolare in città.

L'opposizione al Piano

Paradossalmente, l'opposizione al Piano regolatore, rimasta latente nelle sedi istituzionali, affianca, in un attacco concentrato alla maggioranza moderata che governa il Municipio, posizioni politiche, centri di interesse, correnti di opinione assai distanti, o per meglio dire antitetici. Da un lato i conservatori più convinti, che guardano con occhio scettico e sospettoso ogni ipotesi di sviluppo "cittadino" o "industriale" e diffidano pregiudizialmente di qualsiasi ingerenza del potere pubblico nella sfera economica e sociale. Dall'altro le frange di opposizione democratico-radicali, che reagiscono all'isolamento e all'emarginazione con la violenza verbale e puntano ad orientare l'impiego delle risorse comunali verso progetti di maggiore e più immediata utilità sociale.

È soprattutto dalle colonne de *La Frusta Amministrativa* - la testata coincide perfettamente con il programma - che l'opposizione dà battaglia, per tutto il primo semestre del 1867, alla realizzazione del progetto *Laschi*. L'approvazione del Piano

regolatore - rivela la *Frusta* - è avvenuta con un colpo di mano, senza mettere i consiglieri in condizione di giudicare serenamente il progetto, anzi sotto la pressione fisica e morale di una moltitudine che, evidentemente convocata ad hoc «invadeva e stipava letteralmente la sala delle adunanze ed impediva con la sua stessa non lusinghiera presenza la libertà della parola» come è successo al consigliere Maggi, zittito dalle voci di disapprovazione del pubblico. «Sarebbe bene che quando si tratta di questo lavoro (...) si facesse sgombrare la sala e le adiacenze, onde tutelare la libertà del voto, grandemente compromessa. Sarebbe bene che i pochi consiglieri che hanno le mani in pasta non aprissero bocca, e si ritirassero dalla sala».

La campagna democratico-radical

«Batti, batti, picchia, picchia - martella il periodico radicale - i magni lavori per la nuova strada e piazza Guido Monaco sono incominciati, ma in guisa tale che era assai meglio non avessero avuto principio. Non posso augurarmi alcunché di buono per la città, nè di utile per il povero popolo quando scorgo frammischiarsi anche in questo affare i soliti faccendieri (...) ignobili che fanno servire le

cariche che dovrebbero essere gratuite soltanto ai loro fini ed ai loro guadagni. Non ho poi parole sufficienti a deplorare la mancanza di coraggio civile di quei consiglieri comunali onesti e volenterosi i quali si lasciano guidare e imporre da una consorteria di pochissimi senza protestare apertamente e dimettersi in massa.

L'aver principiato i lavori per mezzo di un'accollo fiduciario è stato un errore e più che un errore una colpa gravissima (...) perocché la popolarità non si accetta né si riacquista secondando avidi speculatori, gettando denari in buffoni e Taidi, ed accarezzando lenoni e cortigiani, ma facendo l'interesse vero del popolo, sprezzando gli adulatori falsi e vigliacchi».

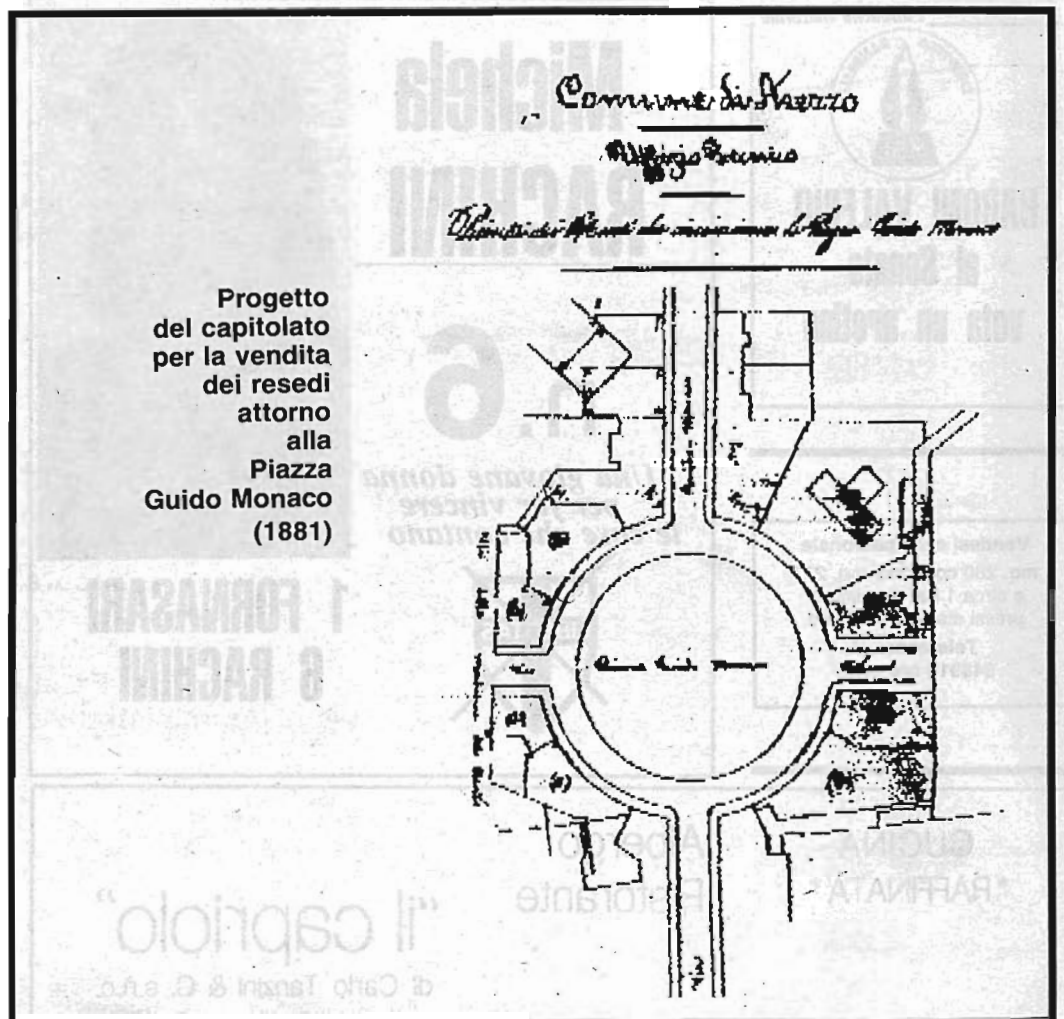
Solo la gaudente camorra annidata nel palazzo comunale, e la schiera dei faccendieri che con l'accollo fiduciario ha spianato la strada ad un pugno di avidi speculatori - insiste il giornale nelle sue corrosive corrispondenze - possono rallegrarsi per il varo di questa impresa fastosa e inutile. «Il popolino, perdio, muore di fame, nè ha speranza di meglio, ove non voglia emigrare in California; nè con un lavoro ove appena si possono e si sono occupati una ventina di individui dell'intorno della città, è supponibile sperare e credere di sfamare alcune migliaia di disgraziati». Niente pane all'operaio, dunque, come risultato

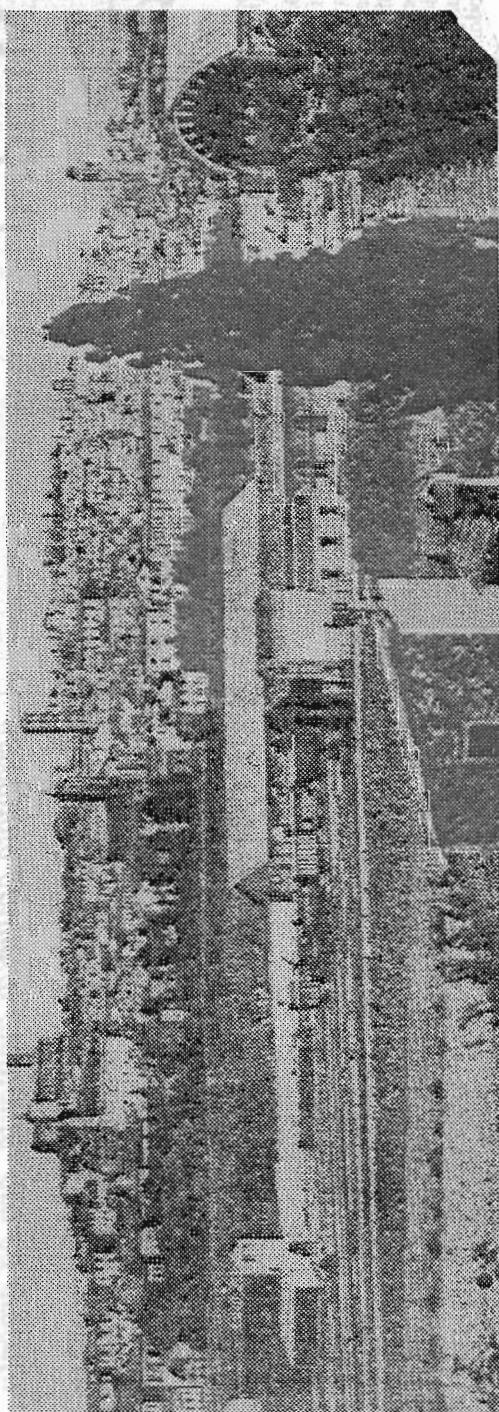
di tanto dispendio di risorse, ma solo un illusorio, momentaneo fuoco di paglia, che lascerà dietro di sé il deserto e nuova disoccupazione. Le sferzate della *Frusta*, ispirate e talora firmate da un *ingegnere possidente*, non risparmiano neppure l'aspetto tecnico-progettuale del rovinoso progetto: il tracciato di via Guido Monaco, giudicato troppo obliquo, la ridicola forma della piazza, l'inutilità di una nuova apertura nelle mura, la sostanziale nocività della copertura del Castro, l'insalubrità della zona prescelta per l'espansione edilizia, l'eccessivo impegno finanziario che finirà per gravare nelle tasche dei contribuenti. «Anche a questo eravamo destinati: che un ingegnere capo di Ferrovie venisse ad occuparsi delle nostre miserie!».

L'inizio

dei lavori

Solo la chiusura del giornale, fatto segno da una pioggia di sequestri e di denunce, farà tacere, nell'estate 1867, questa irriducibile voce di opposizione. Intanto il Piano regolatore, superata senza apparenti danni la tempesta politica rovesciatasi sui suoi sostenitori, ha dovuto affrontare qualche altro scoglio di natura tecnico-procedurale. I lavori, iniziati nei primi giorni di





marzo, sono stati interrotti dopo poco più di un mese, sia per il sopraggiungere di difficoltà nell'acquisizione bonaria dei terreni, sia per le "raccomandazioni" avanzate dalla Deputazione provinciale - Organo di controllo sugli atti del Comune - attraverso l'ingegner Chiesi. Sospesi i lavori (iniziati piuttosto incautamente, visto che le procedure di perfezionamento sono solo all'inizio), l'ingegnere provinciale suggerisce di rendere il tracciato di via Guido Monaco più perpendicolare alle mura, dare alla piazza una forma quadrata, aumentare gradatamente il livello della strada tra via Sacra e via Cavour, in modo da rendere piazza S. Francesco, ampliata fino al Teatro Petrarca, quasi pianeggiante. Più adatta, cioè, al transito e alla fermata dei *legni*. Del complesso di modifiche proposte dalla Deputazione, che avrebbero comportato una maggiore spesa di circa 100 mila lire, l'ingegner Laschi prenderà in considerazione soltanto l'ultima, fronteggiando con caparbia determinazione l'avversione pressoché generale alla piazza circolare.

I mesi successivi sono impiegati dalla Giunta municipale a convincere il Ministero dei lavori pubblici, piuttosto recalcitrante, ad estendere ai terreni laterali (quelli destinati ai fabbricati) la dichiarazione di pubblica utilità. L'8 settembre 1867 Vittorio Emanuele II emette il sospirato decreto. I terreni compresi entro una fascia di 30 metri ai lati di via Guido Monaco possono essere espropriati forzatamente "qualora i proprietari ricusino di fabbricarli nel tempo e nelle forme determinate dal Municipio". Assessori ed accollatari tirano un grosso sospiro di sollievo. Alla fine di ottobre il Consiglio comunale autorizza l'ingegner Laschi ad associarsi con l'impresario Giovanni Guiducci, figura non nuova nell'annosa vicenda.

L'inizio del nuovo anno - siamo ormai nel 1868 - apre una nuova fase nella travagliata attuazione del primo Piano regolatore aretino. Avviato a soluzione lo spinoso problema degli espropri, i lavori possono riprendere a pieno ritmo, in un clima di diffuso ottimismo. Nella zona a valle del torrente Castro già in primavera il tracciato della nuova strada appare in stato di avanzata realizzazione. *La Provincia di Arezzo* - "rugiadoso" foglio dei moderati aretini - può finalmente plaudire alla riuscita dell'iniziativa, ai vantaggi economici e commerciali che già si intravedono all'orizzonte, ai benefici igienici apportati dalla copertura del Castro, alla prevedibile espansione edilizia. In Municipio ci si preoccupa invece per gli impegni finanziari che la ripresa dei lavori riporta di attualità. Il rifiuto opposto da vari istituti di credito spinge gli amministratori comunali a finanziare l'opera con l'apertura di un prestito popolare di 500 mila lire. Il primo maggio inizia

l'emissione delle cartelle al portatore di 200 lire, garantite con interesse netto del 6 per cento, estinguibili in 25 anni.

Nasce via Guido Monaco

Nel giro di un paio d'anni, tra il 1868 ed il 1870, i lavori stradali vengono portati a termine. A valle, dalla barriera della stazione fino all'imbocco della piazza, il tracciato della nuova arteria è stato realizzato tra i campi, nella vasta zona denominata *Prato della Giustizia*, un terreno comunale tristemente famoso per essere stato teatro, fino al XVI secolo, dell'esecuzione delle sentenze capitali. L'unico fabbricato sfiorato dai lavori è stato, in questo settore, l'ex chiesa di San Michele Arcangelo, manomessa da oltre un secolo. La costruzione della piazza - in cui dovrebbero innestarsi, secondo il Piano regolatore, sei strade - ha interrotto la vecchia via del Poggio, ripristinata all'imbocco del primo tronco di via Petrarca. Immediatamente a monte della piazza, l'alveo del Castro è stato racchiuso da una gran volta a botte, che ne ha prolungato la copertura dall'ospedale di Santa Maria Sopra i Ponti alla zona del mattatoio. A partire con l'incrocio con via Sacra, raggiunto abbattendo alcune case ed una parte dell'ex convento di San Marco Nuovo (sistemato a fianco di quello della SS. Trinità), si è dovuto far ricorso, seppure in misura limitata, ad alcune demolizioni. A monte dell'incrocio il tracciato di via Guido Monaco ha infatti completamente inglobato via della Succia e gli edifici

situati sul suo lato destro, tra i quali la chiesa di San Rocco, da cui sono stati preventivamente asportati alcuni affreschi del Vasari. All'altezza di via Bicchieraia è stata infine operata la demolizione più vistosa: quella di buona parte del quattrocentesco convento dei minoriti, addossato alla chiesa di San Francesco, che si prolungava fino a via Cavour, e sui cui resti sono stati realizzati lo sbocco superiore di via Guido Monaco e l'allargamento di piazza San Francesco.

Nell'estate 1870 il Municipio prende in consegna la nuova strada e ne realizza l'impianto di illuminazione. A partire da questo momento il rapporto tra l'amministrazione comunale e gli accollatari va rapidamente deteriorandosi, fino a sfociare nell'apertura di un contenzioso assai aspro, che vedrà persino, nel gennaio 1871, le dimissioni dell'intera Giunta municipale.

Difficile espansione

L'occasione in cui si incrina il rapporto fiduciario con i due

impresari, protrattosi per quattro anni, è la scadenza della terza rata di pagamento. Guardandosi intorno e facendo un bilancio realistico della situazione, gli amministratori comunali sono costretti a prendere atto che la previsione più importante del Piano regolatore - la costruzione di due fasce di fabbricati da piazza San Francesco alla stazione - non potrà essere realizzata che in minima parte entro i tempi preventivati. L'edificazione, a differenza dei lavori stradali, è stata portata avanti assai lentamente; i terreni, che gli accollatori pensavano di rivendere a caro prezzo (10 lire al metro quadrato) sono rimasti in attesa di compratori; le abitazioni già costruite stentano a trovare acquirenti, mentre la popolazione cittadina stagna e l'immigrazione dalla campagna è scoraggiata dall'istituzione dazio-consumo. «L'ingegner Laschi - scrive con amaro stupore l'editorialista della *Provincia* - *persona d'altronde stimabilissima ma facile ad illudersi, quantopiù si mostrò magnifico nelle parole, altrettanto è stato scarso nei fatti*».

Nonostante la disillusione, che accende vivaci contrasti anche all'interno dell'amministrazione comunale, priva di un vertice stabile dall'inizio del 1871, in seguito alla decadenza del Sindaco Mori, non si giunge però alla rottura definitiva. Una transazione raggiunta nel giugno 1871 consente di modificare i contratti di accollo stipulati cinque anni prima e garantisce al Comune la possibilità di proseguire in proprio, una volta cessati gli obblighi degli impresari, il completamento dell'espansione sui terreni già espropriati.

Un decennio più tardi, nel 1882, in occasione dell'inaugurazione del monumento a Guido Monaco, resteranno da edificare alcuni settori della piazza e qualche resede nei dintorni del piazzale della stazione. Ma il nucleo più vitale del progetto dell'ingegner Laschi - deceduto nel 1876 - è ormai divenuto un elemento stabile dell'impianto urbanistico che l'Ottocento aretino tramanderà al secolo successivo.

(2, fine)

Conto alla rovescia per il nuovo PRG di Arezzo.
Nell'imminenza dell'importante appuntamento, proseguiamo la ricostruzione dell'ultimo secolo di storia urbanistica aretina, proponendo ai nostri lettori, in edizione rivista ed aggiornata, la serie di articoli pubblicati da Franco Rossi sulle colonne di *Notiziario Turistico*.

*Dallo sviluppo dei
primi sobborghi alla
dissoluzione della
"città murata"*

*I democratici
al governo
del Comune:
nasce l'illuminazione
elettrica*

*La demolizione di
porta S. Spirito
Il piano regolatore
dell'ingegner
Umberto Tavanti*

La svolta democratica degli anni Novanta

di Franco Rossi

E' databile attorno all'ultimo decennio del secolo scorso, in concomitanza con un profondo rivolgimento degli equilibri politici locali, la seconda fase espansiva dello sviluppo urbanistico aretino successivo all'Unità. Portata a termine con una certa fatica l'espansione edilizia lungo la nuova arteria Guido Monaco e attorno all'omonima piazza, assicuratasi il potenziamento dei collegamenti ferroviari, la città sembra riacquistare, tra la fine degli anni Ottanta e la soglia del nuovo secolo, un ritmo di crescita ed un dinamismo progettuale piuttosto marcati.

È in questo periodo, denso di mutamenti e di colpi di scena nell'assetto politico e sociale della comunità artina, che per la città murata inizia un processo - lungo ma inarrestabile - di progressiva dissoluzione. La crescita dei sobborghi di Saione, di Santa Croce e di San Lorentino, l'apertura di nuovi varchi nella cinta medicea, la sostituzione di ampie barriere alle tradizionali porte cittadine, il ripetuto sbasamento di ampi tratti di mura, la pianificazione dello sviluppo edilizio a valle del torrente Castro, segnano altrettante tappe in un'unica direzione. Verso il superamento, cioè, della secolare concezione della città chiusa, delimitata da ben definiti limiti fisici: una concezione contro la quale urtano non solo la pressione dell'incremento demografico, che nel corso di un ventennio fa passare la popolazione insediata in città da 11.816 a 13.308 abitanti, ma anche i corposi interessi della rendita fondiaria, tesa alla creazione di nuove aree fabbricabili, dentro e fuori le mura cittadine.

Un piano per il sobborgo di Saione

L'espansione dell'abitato lungo la strada provinciale romana, all'esterno della linea ferroviaria Firenze-Roma, ha indotto il Municipio ad adottare, fin dal 22 gennaio 1886, un *Piano regolatore per le fabbricazioni fuori Porta Santo Spirito*, destinato a regolare lo sviluppo del nascente sobborgo di Saione.

Elaborato dall'ingegnere capo dell'ufficio tecnico comunale, Antonio Garzi, il progetto interessa una fascia di un centinaio di metri lungo la strada romana (l'odierna via V. Veneto), nel tratto compreso tra *La Casina*, potere a ridosso della linea ferroviaria e la *Casa Menchini*. Approvato con regio decreto il 17 giugno 1886 e valido per i successivi 25 anni, il piano (l'equivalente di un odierno *piano particolareggiato*) disciplina l'allineamento delle nuove costru-

zioni, le rispettive distanze dalla strada principale, il livello a cui situare gli ingressi ai piani terreni degli edifici.

esigenze non dimissibili, legate allo sviluppo del sobborgo di Santa Croce-Fonte Veneziana e alla necessità di facilitare il transito hanno spinto il Comune, nel 1890, all'abbattimento di *porta Colcitrone*, sostituita da una barriera daziaria. Definita dai contemporanei «di pessimo disegno, estremamente bassa e stretta» è questa la prima delle quattro porte originarie della cinta medicea a scomparire per sempre. Nel secolo della fotografia solo un acquerello, attribuito all'ingegner Tavanti, ne ha tramandato ai nostri giorni un'incerta immagine d'epoca.

L'ascesa dei democratici

al potere locale

Ma porte e mura cinquecentesche non sono le uniche illustri vittime travolte dall'incalzare del nuovo secolo. Altri tradizionali baluardi della vita aretina vengono espugnati e demoliti nel corso dell'ultimo, convulso decennio dell'Ottocento.

Tra il '92 e il '93 un nuovo blocco di forze politico-sociale, espressione della nascente borghesia imprenditoriale, commerciale e professionale, strappa il controllo del governo locale e la rappresentanza parlamentare alla Camera alla oligarchia consorteria moderata che con l'appoggio della gerarchia ecclesiastica e dell'aristocrazia terriera ha ininterrottamente egemonizzato la vita cittadina a partire dalla creazione dello Stato unitario.

La lotta, condotta senza esclusione di colpi, si è protratta per almeno due decenni. Determinata e pugnace, ma divisa all'interno tra componenti alquanto eterogenee - azionisti, repubblicani, anticlericali, massoni, radicali, protosocialisti - l'opposizione democratico-progressista ha eroso anno dopo anno il potere dei moderati, dando vita ad una convulsa ma incisiva rete di giornali: *Il Corriere Aretino*, *La Riscossa*, *Il Venti Settembre*, *L'Aretino*, *L'Avvenire*, *il Progresso*, *L'Appennino* - di circoli, di associazioni.

La *Società Operaia*, controllata fin dalla nascita da elementi moderati e conservatori, con spiccate simpatie monarchico-clericali, è il primo centro di potere cittadino conquistato dall'opposizione laico-progressista, che a partire dagli anni '70 ne ha orientato l'attività in senso spiccatamente sociale. Nel 1886, per la prima volta in Arezzo, è stato possibile dar vita ad una società cooperativa per la co-

struzione di *case comode e salubri per gli operai*, raccogliendo un capitale di 30 mila lire. Due anni più tardi, nel 1888, sono stati inaugurati i primi 11 alloggi popolari costruiti nel nuovo quartiere di San Bernardo.

Nel turno elettorale del 1881 i moderati hanno visto bocciato, per la prima volta dal 1867, il deputato Enrico Fossombroni, scavalcato dal radicale avvocato Severi; confermato nella successiva legislatura 1882/86. Nel 1892, in coincidenza con l'inizio dell'era giolittiana, i radicali-democratici aretini ottengono un successo schiacciante riuscendo ad eleggere alla Camera tutti i loro candidati. Il collegio di Arezzo vede tornare stabilmente sui banchi dell'*Estrema Sinistra*, dove sarà confermato fin dal 1904, l'avvocato Giovanni Severi, ex garibaldino, combattente a Mentana contro i papalini, consigliere comunale e provinciale, tenace candidato dei democratici negli anni in cui il moderato conte Fossombroni rastrellava i due terzi dei suffragi elettorali.

Aria nuova in Municipio

Le elezioni dell'agosto 1893, effettuate con il sistema del *frazionamento*, che ridimensiona il peso degli elettori di campagna, tradizionalmente orientati dalle gerarchie cattoliche verso l'appoggio ai candidati più conservatori e clericali - segnano infine il crollo definitivo dei moderati ed il ribaltamento della maggioranza municipale, che sarà guidata fino al 1900 dal sindaco Guglielmo Duranti. «*I risultati della votazione avvenuta domenica - commenta l'editoriale de L'Appennino - segnano nella storia della città una pagina che rimarrà. Una coalizione di uomini potentissimi per censo, per influenze, per rapporti, per numero, che da venti anni imperava superba sulle cose del paese, fu nel volgere di poche ore disfatta*».

Un nuovo soggetto politico irrompe dunque, all'inizio degli anni Novanta, sulla ribalta cittadina. Rispetto alla precedente consorteria moderata, la nuova maggioranza democratica non esprime un netto avvicendamento di ceti sociali (reso ancora impossibile da un sistema elettorale oligarchico e censitario), quanto piuttosto un mutamento di equilibri - profondo e per certi aspetti irreversibile - all'interno della borghesia aretina. L'avanzata democratica fa perdere terreno (e con esso cariche, privilegi, potere) alla proprietà terriera e all'aristocrazia monarchico-clericale, sopravvissuta a tutti i mutamenti di regime;

legittima e porta alla luce interessi, aspirazioni e valori nuovi, espressi dagli strati più dinamici della borghesia cittadina e dai settori più consapevoli del nascente movimento operaio. Nel complesso, l'ultimo decennio del secolo vede insomma la vita cittadina riacquistare una notevole spinta propulsiva. Alla ripresa della crescita demografica fa riscontro una maggior diffusione di attività manifatturiere, il radicamento delle prime lavorazioni di tipo industriale, la nascita di numerose cooperative di produzione e lavoro. Se la campagna resta pressoché congelata nella sua arretratezza - complici il frazionamento della proprietà fondiaria, l'imperante sistema della mezzadria, l'estrema povertà dei lavoratori agricoli, il disinteresse della proprietà per le opere di miglioria - la città mostra ben presto segni evidenti della ripresa.

Elettricità progresso

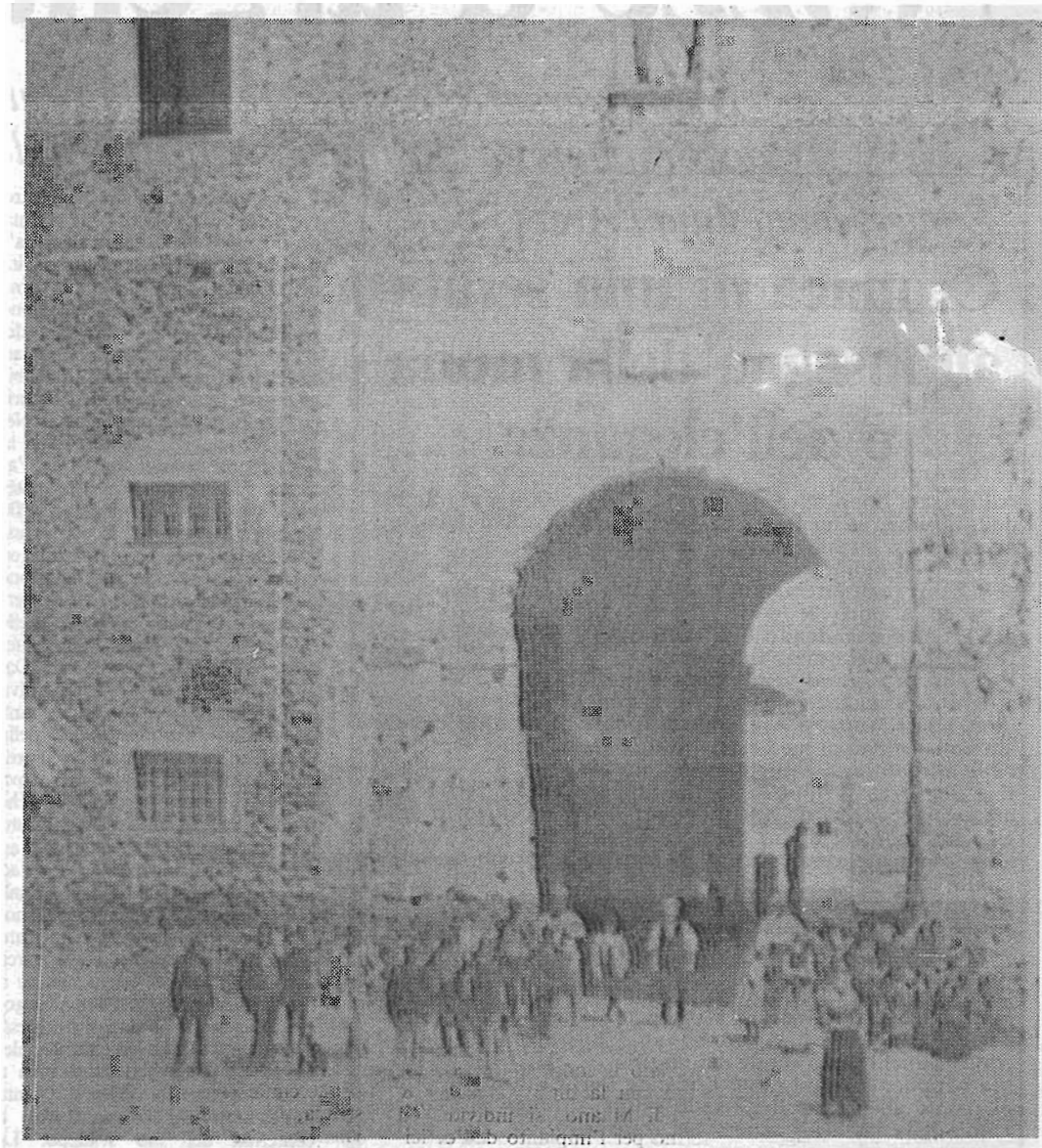
La prima e più appariscente realizzazione dell'amministrazione Duranti - l'impianto dell'illu-

minazione elettrica in sostituzione di quella a petrolio - dà anche visivamente, agli aretini dell'epoca, la misura tangibile del cambiamento. L'operazione, che la maggioranza democratica porterà a vanto (non senza motivo) della propria modernità ed efficienza, viene condotta a termine, in effetti, con rapidità e perizia. Inserita nel bilancio 1884, il primo presentato dalla nuova giunta, l'elettrificazione viene approvata dal consiglio comunale nelle sedute del 9 e 17 luglio dello stesso anno. Nei dodici mesi successivi, scartata l'ipotesi antieconomica di costruire una centrale idroelettrica lungo il corso dell'Arno, viene stipulato il contratto di concessione con la ditta *Reinacher & Ott* di Milano, si individua il terreno per l'impianto dell'officina elettrica tra la sponda sinistra del torrente Castro ed il Poggio del Sole, si prolunga di 60 metri il tronco iniziale di via Petrarca per collegare la centrale al sistema viario principale; si allaccia l'intero impianto di illuminazione pubblica alla rete delle nuove condutture elettriche. Il 14 luglio 1895, alle 9 di sera, le dinamo installate in via Petrarca, azionate da turbine a vapore, inviano la loro energia alla

rete cittadina. Alla luce delle 390 lampade a incandescenza disseminate lungo le sue strade, Arezzo si lascia alle spalle un'epoca. Ancora un anno, e comincerà a circolare in città un'altro simbolo dell'incalzante progresso tecnologico: la prima automobile con motore a scoppio, condotta dal professor Borghini, inconsapevole pioniere di uno stile di vita che imporrà al tessuto cittadino più di una manomissione.

La demolizione di Porta Santo Spirito

Ma anche i legni a trazione animale - carrozze, carri, carretti di ogni tipo e dimensione - fanno valere le loro esigenze. L'entrata in città di porta Santo Spirito, adeguata quando immetteva in aperta campagna, si è andata trasformando in una autentica strozzatura da quando l'espansione del sobborgo di Saione, pianificata come abbiamo visto fin dal 1886, ha intensificato il transito attraverso la cinta muraria. Si è fatta strada, di conseguenza, la convinzione che solo un drastico allargamento della porta - o



magari una sua completa demolizione - possa dare alla città uno sbocco adeguato in direzione del nuovo quartiere. L'apertura di un più ampio varco nelle mura è ritenuta indispensabile anche sotto il profilo igienico-sanitario: l'umida e malsana contrada di S. Spirito, concentrata lungo il tratto inferiore di Corso Vittorio Emanuele e nei due bracci dell'angusta via circondaria interna, verrebbe sensibilmente risanata (o almeno così si ritiene) da un maggior afflusso di luce e di ventilazione. Ma il progetto per la «sistemazione» della porta, approvato dal consiglio comunale fin dal novembre 1891, si insabbia per un paio d'anni tra le pastoie burocratiche. Solo nel 1893, ottenuta la dichiarazione di pubblica utilità e incalzato dalle attese di numerose cooperative cittadine (muratori, scalpellini, falegnami, fabbri), il Municipio decide di mettere concretamente mano ai lavori. Valutati i differenti progetti stesi dall'ingegner Umberto Tavanti, capo dell'ufficio tecnico comunale, si è optato nel frattempo per la completa demolizione della porta e dello stanzone che la sovrasta, l'aper-

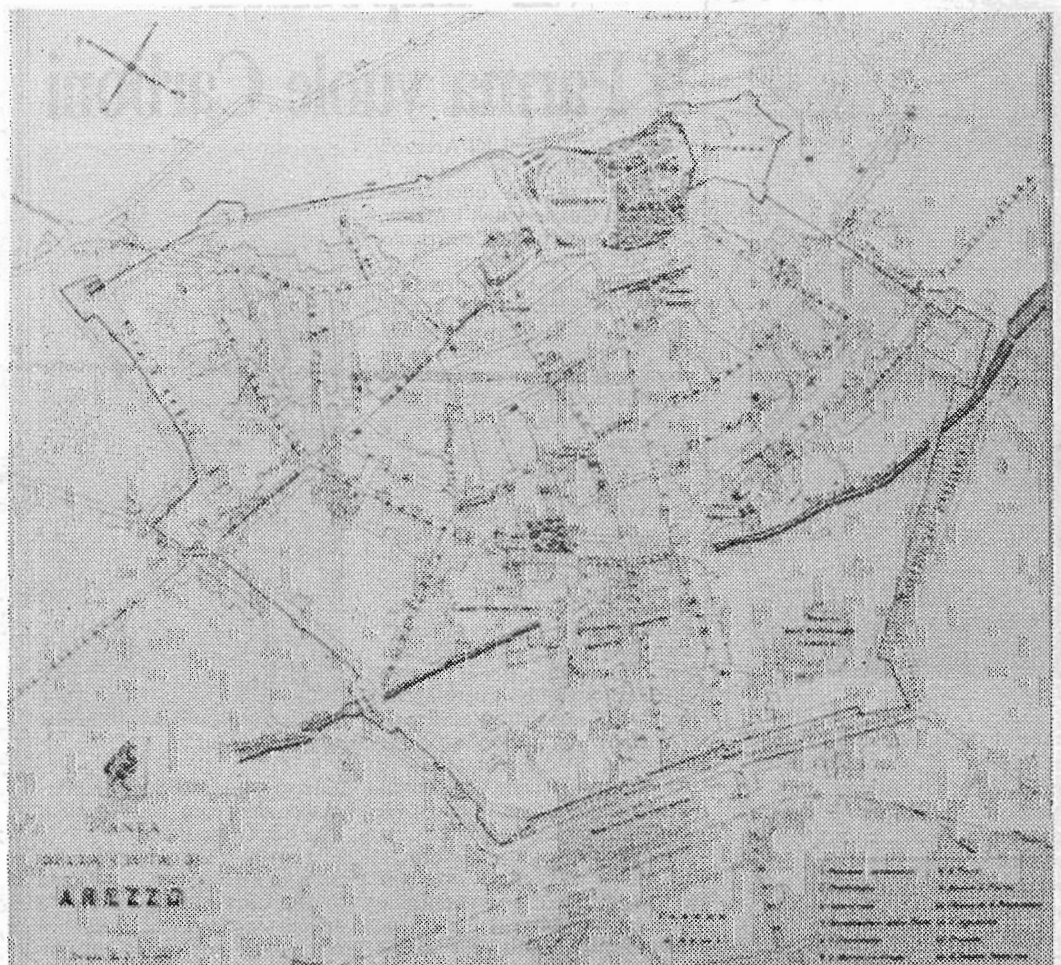
tura nelle mura di un varco di 12 metri di larghezza, l'erezione di una barriera in ferro battuto, la sistemazione in pietra dei due bastioni laterali. Ma all'ultim'ora, quando i lavori stanno per iniziare, l'architetto Del Moro, direttore dell'ufficio regionale per la conservazione dei monumenti, provoca l'intervento del Ministero dell'istruzione pubblica che oppone il proprio veto. Paradossalmente, l'intervento del conservatore unifica ed elettrizza, sotto la bandiera del lesò autogoverno, i più disparati sostenitori della demolizione: dalla giunta municipale moderata, in procinto di uscire di scena, all'opposizione democratica, dalle cooperative operaie alla stampa. Il foglio radicale *L'Appennino* irride le ragioni d'arte e di storia addotte in difesa del *barocco capannone*, individuando nell'intervento statale uno scoperto boicottaggio a danno delle cooperative di lavoro. Alla Camera, nella tornata del 10 giugno 1893, i deputati aretini Severi e Mercanti attaccano violentemente la «scorretta esigenza» dell'architetto Del Moro, ottenendo dal sottosegretario all'istruzione una serie di assicurazioni che nei fatti equivalgono ad una resa. Alla fine di giugno, revocato il veto ministeriale, porta S. Spirito cade sotto i

colpi di piccone.

Nonostante la vena iconoclasta messa in luce in questa circostanza, i democratici finiscono comunque per legare la propria esperienza di governo ad una serie di interventi di sistemazione urbanistica e di recupero edilizio di tutto rispetto. È il caso della definitiva sistemazione a pubblico passeggio della parte superiore del Prato e della Fortezza medicea, avviata nel 1896 dopo la donazione al Comune da parte della famiglia Fossombroni, o della completa ristrutturazione dell'ex convento di S. Margherita in via Porta Buja, trasformato in *Scuola Normale e Femminile* (oggi Istituto magistrale).

Il piano regolatore dell'ingegner Tavanti

In questo clima di ripresa dell'intervento pubblico, di risveglio progettuale, di disponibilità al cambiamento, si inquadra il *Piano regolatore della zona meridionale della città*, redatto dall'ingegner Umberto Tavanti nel dicembre 1893. Destinato a regolare un'ampia zona compresa tra il torrente Castro e le mura cittadine a mezzogiorno, il progetto dell'ingegnere capo con-



templa la creazione di cinque nuove strade, di impianto rigorosamente geometrico, oltre alla sistemazione dell'imbocco di Corso Vittorio Emanuele all'altezza della nuova barriera di S. Spirito. In parallelo, ipotizza la formazione di due vaste zone edificabili, da immettere nel mercato in seguito alla saturazione delle aree di via Guido Monaco.

Riallacciandosi al piano regolatore del 1867, di cui mostra di aver assimilato impostazione e filosofia, Tavanti propone di completare l'asse viario di via Petrarca, estendendo sia verso il baluardo di Porta Buja che in direzione opposta i due tronchi di strada che si dipartono, incompiuti, da piazza Guido Monaco. Per superare le difficoltà connesse alla realizzazione del tratto compreso tra via Madonna del Prato ed il Corso (espropri, demolizione di interi comparti, evacuazione dei residenti) suggerisce di tralasciare questa porzione di strada, realizzando nell'immediato il tratto compreso tra il Corso e le mura di San Bernardo (corrispondente all'odierna via Crispi). La zona edificabile così creata, in un terreno ad andamento pressoché pianeggiante, disporrebbe di una comoda strada di 16 metri e di un adeguato sbocco ad ambedue le estremità.

Circa 80 metri a sud di Corso Vittorio Emanuele, dovrebbe innestarsi su via Petrarca, ad angolo pressoché retto, la seconda strada prevista dal piano, destinata a collegare la via circondaria interna con piazza S. Agostino (coincidente, quindi, con l'odierna via Margaritone). Di importanza e larghezza più limitate (12 metri), la strada in questione renderebbe fabbricabile un'altra zona della città tutt'ora coltivata ad orti, particolarmente appetibile sotto il profilo residenziale per la posizione centrale e al tempo stesso appartata. Il tratto inferiore, pressoché pianeggiante, potrebbe incunearsi perfettamente tra l'immobile della Società Operaia ed il convento di San Bernardo, rendendo risibile l'entità degli espropri; il tratto superiore, in leggera pendenza, raggiungerebbe piazza S. Agostino scavalcando il torrente Castro ed abbattendo un fabbricato adibito a concertia.

La terza strada proposta da Tavanti dovrebbe presentare un tracciato parallelo a via Petrarca e collegare il Poggio del Sole alla piazzetta S. Bernardo. A

giudizio del progettista, dovrebbe contribuire a risanare «igienicamente e moralmente» la zona compresa tra la parte bassa di via Guido Monaco ed il Corso, praticamente priva di comunicazione diretta e condannata ad uno stato di semi-abbandono. L'apertura della strada comporterebbe consistenti demolizioni e sventramenti nella parte bassa della città, che verrebbe sensibilmente trasformata «con grandissimo vantaggio».

Le ultime due strade, indicate dall'ingegnere capo con i numeri 4 e 5, avrebbero lo scopo di regolarizzare la zona situata alle falde della collina del Poggio che, salvaguardata dall'edificazione, potrebbe essere destinata a parco pubblico.

Temporaneo

insabbiamento

Inviato al sindaco Duranti per un esame preliminare, il piano regolatore dell'ingegner Tavanti non ottiene da parte degli amministratori municipali il consenso che l'estensore di certo si attendeva. Sicuramente esaminato all'interno della giunta, soppesato nei suoi vari aspetti tecnici e finanziari, il progetto non verrà presentato, per molti anni, all'approvazione del consiglio, nonostante che le sue previsioni divengano rapidamente di dominio pubblico. La ragione va probabilmente ricercata nei pesanti impegni finanziari derivanti dai numerosi lavori pubblici assunti in questi anni dal Comune. D'altra parte, non deve essere estranea al temporaneo insabbiamento del piano la carenza di interlocutori validi nel panorama dell'imprenditoria aretina, che non ha conosciuto, a differenza di quanto sta accadendo in altre medie e grandi città italiane - valga per tutte l'esacrabile esempio di Roma - lo scatenarsi della *febbre edilizia*. Ciò nonostante, il nucleo fondamentale del piano del 1893 verrà puntualmente realizzato (grazie alla permanenza dell'ingegner Tavanti all'ufficio tecnico comunale) nei primi decenni del '900. I tracciati di via Petrarca, via Roma, via Margaritone, approvati tra il 1903 e il 1907, finanziati non senza difficoltà negli anni successivi, saranno realizzati in perfetta corrispondenza, negli anni Venti, con l'originale previsione ottocentesca.

Conto alla rovescia per il nuovo PRG di Arezzo.

Nell'imminenza dell'importante appuntamento, proseguiamo la ricostruzione dell'ultimo secolo di storia urbanistica aretina, proponendo ai nostri lettori, in edizione rivista ed aggiornata, la serie di articoli pubblicati da Franco Rossi sulle colonne di *Notiziario Turistico*.

Momenti della vicenda urbanistica aretina Debolezza economica e fermento sociale nei primi anni del Novecento. Dal podere del Fosso alle officine Sacfem: la scorciatoia dell'industrialismo assistito. Un nuovo assetto fuori dalle mura. Il piano regolatore per Santa Maria e Saione

Un'ipoteca sulla città:

apre i cancelli il «Fabbricone»

«Il progresso vuole le sue vittime: l'accetta degli operai ha abbattuto gli alberi del podere del Fosso, e dove tranquille e sempre uguali si svolgevano le faccende campestri e da un anno all'altro il pacifico bove tirava l'aratro, quanto prima si udranno i rumori di una grande fucina, i vagoni scorreranno sulle ferree rotaie e la sirena fischierà adunando numerosi operai. I campi ubertosi e ridenti di verde.... daranno luogo a vasti capannoni e piazzali dove si lavorerà incessantemente quel materiale e quelle macchine che il progresso sempre maggiore reclama...»

Sulle colonne della *Provincia di Arezzo* si annuncia così, all'inizio del 1907, l'avvio dei lavori per l'impianto di un'industria che legherà indissolubilmente le sue alterne fortune ai destini urbanistici di Arezzo. La trasparente aspettativa di una ventata di progresso, di lavoro, di decollo economico, non ha niente di rituale: la convinzione che l'era nuova sia finalmente arrivata è diffusa in tutta la città, e alimenta le speranze di larghi strati di popolazione.

L'appuntamento col nuovo secolo

Alla soglia del nuovo secolo, Arezzo si è presentata, in effetti, con un apparato economico scarsamente sviluppato, impostato su lavorazioni di tipo tradizionale, asfittico sotto il profilo dell'occupazione e privo (se si escludono le officine elettriche) di industrie di carattere «strategico».

La campagna, dominata dal sistema *necessario e provvido* della mezzadria, coltivata con sistemi colturali poveri e arretrati, soggetta ad una proprietà fondiaria diffusa, ma apatica ed assenteista, non versa del resto in condizioni migliori.

In città cinque tipografie si dividono il non disprezzabile mercato editoriale; dietro S. Agostino una filanda per la seta (200 occupati) ha preso il posto del cessato lanificio militare del Purgo; quattro laboratori di concia delle pelli, dislocati in vari punti lungo il corso del Castro, danno lavoro a una cinquantina di operai; il lanificio di S. Lorentino declina per la concorrenza di quello di via delle Derelitte (10 lavoranti), azionato ad energia elettrica; due mulini a vapore, in via Porta Buja e fuori porta S. Lorentino, integrano con la forza motrice la magra portata del torrente cittadino; la fabbrica del ghiaccio (2.500 kg. al giorno) progetta la costruzione di celle frigorifere per i macelli; in via Romana un intraprendente industriale tritura cani randagi e bestiame infetto, trasformandoli in concime chimico. Ad un

livello meno artigianale operano la fonderia Bastanzetti (70 operai), impiantata sul baluardo della Parata, le fornaci di laterizi Bisaccioni e Stolzoli, le officine elettriche Reinacher (azionata da turbine a vapore) e Boschi-Papini (idroelettrica, con impianti sulla chiusa di Pratanico). Oltre ad assicurare energia per la pubblica illuminazione, le due industrie elettriche forniscono corrente continua a 1500 abitazioni private (a 6 centesimi per *ettowattora*) e corrente trifase ad una ventina di industrie.

Ed è tutto, per una città che nel 1901 ha raggiunto i 13.308 abitanti (44.316 nell'intero comune) e si avvia ad un incremento medio di 200 unità all'anno, accentuato anche da un progressivo fenomeno di inurbamento della campagna. Quanto all'aspetto urbanistico, una Guida del 1904 riferisce che *«nelle vie della città predomina la forma a cunetta con una larghezza massima di metri 16, media di metri 8, minima di metri 5. Le vie sono per la maggior parte pavimentate con lastrico quadrato, il resto è a ghiaia... Le case sono ordinariamente costruite con opera incerta... hanno in media l'altezza di metri 15 e sono per lo più a tre piani con stretti cortili; ci sono 5.650 case. L'abitato è cinto da mura con tre porte e tre barriere... L'unico corso d'acqua che attraversa l'abitato è il Castro, su cui furono gettati tre ponti urbani»*.

Tornano al potere i moderati

La debole ossatura industriale, incapace di soddisfare la domanda di posti di lavoro (e di case popolari per le famiglie più miserabili) appare, all'inizio del secolo, la maggior preoccupazione dei poteri pubblici aretini, ed in particolare dei nuovi inquilini di Palazzo dei Priori. A partire dal 1900, preceduti da una breve gestione commissariale, i moderati sono tornati a governare il Municipio. E qui resteranno ben saldi - tranne una breve parentesi tra il 1911 e il 1913 - facilitati dal possesso di due carte vincenti: l'intrinseca debolezza del fronte avversario, diviso tra i declinanti radical-progressisti e gli ancora minoritari socialisti, e le crescenti iniezioni di consenso elettorale cattolico definitivamente uscito alla luce del sole con la riforma del suffragio universale maschile.

Alto tasso di disoccupazione, fermento sociale, penetrazione in città delle idee e delle organizzazioni socialiste, legittimate dal nuovo clima liberale introdotto dalla politica giolittiana: autentici campanelli d'allarme per la compagine clericomoderata, impersonata in Consiglio comunale, accanto al sin-

daco Antonio Guiducci (1900/1909), da personaggi come l'avvocato Pier Ludovico Occhini o il conte Massimo di Frassineto, che ritroveremo assieme, durante il ventennio fascista, al vertice delle più alte cariche del regime: il primo come podestà di Arezzo, il secondo come presidente del consiglio provinciale delle corporazioni.

Industrialismo assistito

Nel primo decennio del Novecento si presentano insomma tutte le condizioni per imboccare, anche ad Arezzo, la strada scivolosa dell'industrialismo assistito, sperimentato d'altronde in tanta parte d'Italia. L'operazione, gravida di conseguenze per il futuro, viene abbozzata tra la fine del 1905 e l'inizio del 1906, con la costruzione di un consorzio - Camera di Commercio - Comune, Fraternalità dei Laici, Società Operaia, Banca Mutua Popolare, Cassa di Risparmio e Depositi, facoltosi privati - che istituisce un premio di incoraggiamento di 50 mila lire per incentivare l'impianto di una nuova industria.

Nell'ottobre del 1906, ecco farsi avanti il primo «imprenditore», sotto le vesti della *Società anonima Costruzioni ferroviarie e meccaniche*. Fondata a Firenze appena due mesi prima, la *Sacsem* intende produrre materiale rotabile ferroviario e tramviario: un settore che conta su ingenti commesse pubbliche dopo l'introduzione dell'esercizio di Stato nelle ferrovie. Per non perdere una lucrosa occasione (e forse per alzare il prezzo con gli aretini), i dirigenti della Società giocano contemporaneamente su due tavoli, aprendo una trattativa parallela con la città di Pistoia, che ha avanzato una analoga offerta. In mezzo ad un convulso intrecciarsi di sospetti, smentite ufficiali e vaghe assicurazioni, il consorzio aretino, guidato dal presidente della Camera di commercio, corre a stipulare, il 9 ottobre 1906, una convenzione-capestro con la promettente nuova industria. La *Sacsem* si impegna ad impiantare in Arezzo un'officina per la costruzione di materiale ferroviario e macchine agricole capaci di occupare in permanenza 200 operai (un parallelo stabilimento sarà aperto a Pistoia). Il consorzio degli enti aretini mette a disposizione la somma di 50 mila lire. In aggiunta, il Comune si impegna a corrispondere un premio supplementare di 25 mila lire, a reperire i terreni necessari - individuati ai margini della città, in posizione vicina alla stazione ferroviaria - garantendo alla *Sacsem* l'acquisto di un'enorme area di 25 ettari al prezzo irrisorio di 52 centesimi al metro quadrato, ad assicurare



l'esenzione dalle tasse comunali per trent'anni.

Un prezzo assai elevato

Ad operazione conclusa l'onere a carico delle casse comunali sarà asceso a 93 mila lire: una cifra assai elevata, giustificabile soltanto con una miracolistica attesa circa il futuro produttivo della nuova azienda.

Il Consiglio comunale, comunque, avalla l'operato del sindaco Guiducci, associandosi senza incertezze all'iniziativa. Chi invece si pone profetici interrogativi è il settimanale *Sorgiamo!*, periodico dei socialisti aretini, che sotto il titolo «È un carrozzo-

ne?» denuncia gli ambigui progetti pistoiesi della *Sacferm* e mette in guardia il Comune nei confronti di una «truffa» che tornerebbe a vantaggio di pochi avventurieri senza scrupoli.

Ma è cosa di poca durata. Nelle settimane successive alla stipula della convenzione l'attenzione generale è monopolizzata dalla resistenza opposta dai proprietari dei terreni destinati al nuovo insediamento: il podere del Fosso, situato lungo la strada di Santa Maria, ed altri nove apprezzamenti confinanti. Per nulla propensi a cedere la loro proprietà, assai poco sensibili al fascino dei progetti di sviluppo industriale, alcuni dei possidenti instaurano con il Comune un vero e proprio braccio di ferro,

minacciando di mandare a monte l'intera operazione.

Strozzini e manigoldi

In città il clima si surriscalda rapidamente. Mentre il Consiglio comunale, riunito in sedute urgenti e sovraffollate, tenta di ricondurre ad una ragionevole transazione i recalcitranti proprietari terrieri, la Camera del Lavoro organizza incandescenti manifestazioni in piazza. Il giornale socialista mette alla gogna *la viltà e la cupidigia di tre o quattro strozzini*, auspicando il passaggio alle vie di fatto con toni di insolita violenza verbale. «Se le trattative dovessero andare a monte - si legge su *Sorgia-*

mo! del 27 ottobre 1906 - gli speculatori che così caparbiamente persistono nell'offrire alla cittadinanza aretina il nauseante spettacolo della loro miseria morale, si esporrebbero a passare un brutto momento... Stiano in guardia i signori Mascagni, Gianni e Santini! Stiano attenti!... Se l'esser bollati come strozzini li lascia indifferenti... può darsi che qualche attestato tangibile dell'indignazione popolare faccia loro più effetto. Contro le turpitudini di pochi manigoldi che non si peritano a ridere in faccia a un'intera popolazione...ogni violenza è giustificabile, poiché sarà sempre inferiore a ciò che essi meritano...».

Le minacciose pressioni dei socialisti, affiancate da un'abile mediazione del senatore Giovanni Severi, radicale di antica data, ottengono l'effetto sperato. Alla seduta consiliare del 30 ottobre 1906, il sindaco Guiducci può annunciare che tutti e dieci i proprietari hanno capitato, firmando un compromesso; il professor Banti, amministratore delegato della *Sacsem*, telegrafa in risposta da Firenze che l'officina aprirà i battenti entro il 1907. La strada per il decollo industriale sembra definitivamente aperta. La soddisfazione, in effetti, è generale, e accomuna moderati e socialisti, borghesia cittadina e popolani. «Noi socialisti abbiamo forse più ragione degli altri di rallegrarci» rileva con positivistic ottimismo il settimanale *Sorgiamo!*. «A misura che l'elemento operaio andrà aumentando, più facile riuscirà per noi l'affermarci e il vincere in questo ambiente provinciale che tante sopravvivenze medioevali ancora racchiude nella breve cerchia delle proprie mura... Da oggi, oltre che per l'industria cittadina, s'inizia in Arezzo una nuova era anche per il nostro partito; era di conquista immancabile».

Il fabbricone apre i battenti

Nel primi mesi del 1907 iniziano, come abbiamo visto, i lavori di trasformazione del podere del Fosso. A dicembre, livellato il terreno ed eretti i primi capannoni, il *Fabbricone* avvia la produzione, al ritmo di 200 vagoni all'anno. Già nel 1908 risultano occupati stabilmente 250 addetti. Con lo scoppio della prima guerra mondiale e l'arrivo di grosse commesse belliche lo stabilimento arriverà ad occupare un migliaio di operai, ma si tratterà di una crescita drogata. Fin dal primo dopoguerra la *Sacsem* diverrà preda di intermittenti crisi aziendali, finendo negli anni Trenta in pasto alla finanziaria Bastogi. Eppure, nonostante la dubbia origine e la salute malferma il *Fabbricone* - prima industria di base di apprezzabili dimensioni - è destinato a giocare un ruolo centrale nella vita economica di

Arezzo del suo hinterland. Non meno cruciale si rivelerà, con il passare del tempo, il suo legame con le sorti urbanistiche della città, che a partire dal secondo dopoguerra ingloberà nel suo tessuto in espansione, destando voraci appetiti edilizi, l'enorme area dello stabilimento. Sotto questo profilo l'operazione condotta in porto dal sindaco Guiducci assume l'aspetto dell'accensione di un'ipoteca.

Il piano regolatore di S. Maria e Saione

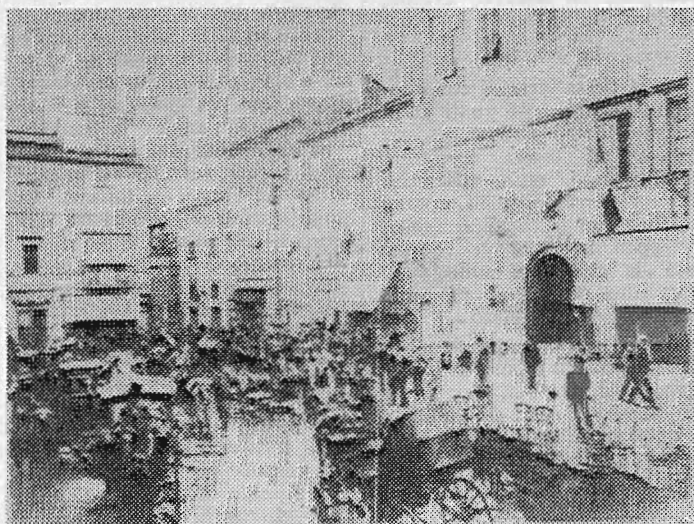
Ma su questi sviluppi, assai più vicini ai giorni nostri, avremo modo di soffermarci in altra occasione. Il primo impatto della *Sacsem* con l'assetto urbanistico cittadino avviene invece in maniera più soffice, come conseguenza diretta della localizzazione dello stabilimento. Alla questione il Consiglio comunale dedica, tra gennaio ed aprile del 1907, tre sedute: ne scaturisce, dopo lunghe discussioni, il *Piano regolatore di ampliamento per le fabbricazioni di Santa Maria e Saione*.

Steso dall'ufficio tecnico comunale, il piano adegua al nuovo insediamento industriale la viabilità della zona meridionale della città, con l'occhio rivolto alla prevedibile espansione edilizia. Per la zona situata all'interno delle mura, tra piazza Guido Monaco e l'Anfiteatro, si confermano, precisandoli nei dettagli tecnici e finanziari, i progetti degli anni Novanta: il prolungamento di via Petrarca (l'odierno asse via Roma-via Crispi) e l'apertura di una trasversale verso piazza S. Agostino (oggi via Margaritone). All'esterno il piano ridisegna la maglia viaria, in parte interrotta dall'apertura del *Fabbricone*, collegandola con il sobborgo di Saione. Quattro grandi strade, di larghezza oscillante fra i 10 e i 14 metri, disposte a quadrilatero a ridosso delle mura meridionali, delimitano i 25 ettari di quella che d'ora in poi sarà definita l'*area Sacsem*; la strada di Santa Maria (oggi via Mecenate) viene rettificata, dotata di marciapiedi ed alberata; via dei Filosofi (oggi via Trasimeno) si diparte da questa collegando il nuovo stabilimento con la provinciale Romana ed il nascente quartiere esterno di Saione.

Di concezione sostanzialmente ottocentesca, il piano regolatore di Santa Maria e Saione concepisce ancora l'assetto urbanistico cittadino nei suoi termini più elementari: il disegno del reticolo viario, la creazione di nuove aree edificabili, le distanze, gli allineamenti, i collegamenti tra zone limitrofe. Il resto dell'organizzazione urbana è dominio del regolamento edilizio e del potere di contrattazione dei soggetti privati. Bisognerà attendere il dopoguerra, il tracollo liberale e la politica di espansione degli anni Venti perché la questione urbanistica si riproponga, ad Arezzo, in termini nuovi.

STORIA

AREZZO - CANTIERI EDILIZIARI



Arezzo nel 1911

Il perimetro di applicazione del regolamento edilizio

... Il perimetro entro il quale dovranno essere rispettate le speciali prescrizioni edilizie che regolano la fabbricazione nell'abitato viene esteso fuori della cinta daziaria, oltre che su tutto il percorso della strada circondaria esterna fino ai seguenti limiti:

- a) Fuori della barriera Colcitrone fino al cimitero.
- b) Fuori Porta Nuova sulla via Anconitana fino al crocevia del Pantano e sul tratto di raccordo in curva che dalla via Anconitana raggiunge il viale circondario presso il ponte sul torrente Castro.
- c) Fra Porta Nuova e la barriera Vittorio Emanuele sulle due strade che delimitano la periferia dell'officina di costruzioni ferroviarie e meccaniche nei lati di levante e di mezzogiorno, sul viale Mecenate fino al piazzale di S. Maria delle Grazie e sulla via dei Filosofi.
- d) Fuori la Barriera Vittorio Emanuele:
 - 1) sulla via Romana per m. 800 dalla Barriera ossia fino alla palazzina Mancini;
 - 2) sulla via interna parallela alla via dei Filosofi;
 - 3) sulla strada circondaria al Campo di Marte;
 - 4) sulla via del Duomo Vecchio;
 - 5) sulla via delle Acacie fino alla strada di Pescaiola.
- e) Fuori Porta San Lorentino sulla via provinciale di Pratantico fino al Ponte delle Cacciarelle e sulla via dei Sette Ponti al crocevia detto delle Forche.
- f) Fuori Porta San Clemente sulla via provinciale della Pugliola sino al podere sperimentale della Provincia e sulla via della Chiassa di Sopra fino alla deviazione per San Polo....

(Dal verbale della seduta del Consiglio comunale del 7 dicembre 1911).

Conto alla rovescia per il nuovo PRG di Arezzo. Nell'imminenza dell'importante appuntamento, proseguiamo la ricostruzione dell'ultimo secolo di storia urbanistica aretina, proponendo ai nostri lettori, in edizione rivista ed aggiornata, la serie di articoli pubblicati da Franco Rossi sulle colonne di *Notiziario Turistico*.

Momenti della vicenda urbanistica aretina

Tra nuova urbanistica e scenografia fascista: il regime scopre la pianificazione. Tre progetti vincitori: al gruppo di Luigi Piccinato il primo premio del concorso nazionale. Il progetto dell'ingegner Umberto Tavanti: anteprima delle operazioni degli anni Trenta

Il concorso nazionale per il P.r.g. del 1929

di Franco Rossi

«La Commissione... ha espresso al Podestà l'augurio che le idee manifestate dai concorrenti premiati servano al più presto alla compilazione di quel piano definitivo regolatore e d'ampliamento da cui la città di Arezzo giustamente attende la fine di uno stato di cose, prolungatosi anche troppo, che danneggia non solo il graduale e organico sviluppo dell'abitato, ma rischia di guastare irrimediabilmente il carattere e l'aspetto nobilissimi della città.

L'attuale concorso deve costituire l'inizio di tempi nuovi, nei quali al disordine succeda l'ordine e nei quali un piano generale di sistemazione e il regolamento edilizio che ne è il normale corollario assicurino ad Arezzo il via del proprio avvenire».

Corre l'anno 1929, ma gli inquilini di Palazzo Cavallo datano i documenti in cifre romane, secondo la nuova moda, misurando il tempo trascorso dall'instaurazione della nuova Era. La Commissione che sollecita (praticamente a se stessa) l'adozione di un piano regolatore è composta dal podestà Guido Guidotti Mori, in procinto di lasciare l'incarico assunto nel 1927, dal suo successore Pier Ludovico Occhini, che resterà in carica per tutto il prossimo decennio, dall'architetto Giuseppe Castellucci, addetto alla Sovrintendenza dell'arte medioevale e moderna, dall'ingegner Ubaldo Cassi, dal professor Roberto Papini, ispettore al Ministero dell'Educazione nazionale, dal professor Mario Salmi, docente di storia dell'arte all'Università di Firenze. I sei personaggi sono stati designati a far parte della commissione giudicatrice del concorso nazionale per il Progetto di Piano regolatore e di ampliamento della città di Arez-

La propensione al protagonismo in campo urbanistico, del resto, è connotata al regime fascista, e si nutre di esempi illustri. Il duce per primo ha prodigato le sue attenzioni, fin dalla conquista del potere, all'assetto della capitale; ha scorporato tra gli innumerevoli suoi talenti una fertile vena architettonica, si atteggiava volentieri ad antico edile, coltiva miraggi di sventramento e di trasformazione monumentale. Per il regime, al centro come in periferia, l'urbanistica si confonde con la scenografia, l'architettura con le esigenze dello spettacolo, il risanamento edilizio dei quartieri polari con lasche operazioni di «igene sociale».

In questo contesto politico e culturale decolla ad Arezzo l'idea del concorso nazionale per lo studio del piano regolatore. L'obiettivo dichiarato appare alquanto ambizioso: i progettisti non dovranno tener conto soltanto dell'immediato avvenire (che pure incalza, con la sua disordinata crescita edilizia), ma del presumibile sviluppo della città nell'arco di un trentennio. Il bando di concorso prefigura, ad ogni buon conto, alcune soluzioni progettuali, dettando ai concorrenti precise condizioni pregiudiziali. In primo luogo la conservazione delle caratteristiche storiche, artistiche e ambientali della città, finalizzata alla valorizzazione dei nuclei e degli edifici monumentali. (Quora le «necessità igieniche» lo richiedano, tuttavia, suggerisce esplicitamente di studiare lo sventramento delle zone più malsane, l'abbattimento delle mura, la risistemazione dei comparti adiacenti) In secondo luogo lo sviluppo delle aree verdi. Quindi la sistemazione dell'area del Campo di Marte, situata alle spalle della stazione. Infine una localizzazione dei servizi collettivi e degli impianti tecnici coe-

rente con le operazioni urbanistiche già decise dal Municipio: lo sfondamento delle mura alle estremità di via Petrarca e via Crispi, la copertura del torrente Castro all'interno della città, lo spostamento del traffico ferroviario verso la zona di Pesciola. L'impostazione dei progetti avverte il bando - dovrà consentire una esecuzione graduale e ordinata. Il Comune si riserva comunque la facoltà di non attuare i progetti premiati, o di apportarvi le modifiche suggerite dalle future convenienze tecniche o finanziarie.

Otto progetti per ampliare Arezzo

Tra gli otto elaborati presentati dai concorrenti, la commissione giudicatrice presceglie, attraverso successive selezioni, tre progetti che sembrano corrispondere alle condizioni indicate dal bando. Neppure gli studi preliminari i committenti; nonostante le indicazioni ricevute, infatti, nessuno dei progettisti ha aderito integralmente alle ipotesi di sviluppo urbano che nel corso degli ultimi anni si sono andate affermando nell'ambiente municipale. «I progetti - sentenzia la commissione - si sono dimostrati tutti insufficienti nei collegamenti fra il centro e la periferia e fra i quartieri periferici, appunto perché i progettisti, trovatisi di fronte allo stato attuale, hanno dovuto ricorrere allo studio di espedienti di limitata efficacia e di difficile attuazione». Su questo punto i commissari non sembrano nutrire dubbi.

«...Nessuno studio completo e pienamente soddisfacente di un piano regolatore e d'ampliamento d'Arezzo è possibile, senza prevedere nella zona della stazione ferroviaria l'abbassamento

del piano del ferro...La via ferrata costituisce, così come si trova, una barriera praticamente quasi insuperabile contro l'espandersi naturale della città verso mezzogiorno e verso ponente. E mentre sembra non consigliabile, per evidenti ragioni di comodità cittadina, lo spostamento della stazione in località più lontana dal centro, non v'è chi non veda quali grandi vantaggi porterebbe l'abbassamento del piano del ferro, reso anche più facile e non troppo dispendioso dalle condizioni altimetriche del terreno». L'ipotesi di abbassamento dei binari, che il Municipio tenta in questi anni di imporre all'amministrazione ferroviaria (orientata invece all'apertura di un sottopassaggio veicolare nella via di Pesciola e di un sovrappassaggio pedonale allo sbocco di Corso Vittorio Emanuele) viene raccolta, in effetti, dal solo progetto vincitore del concorso, firmato dall'ingegner Piccinato, Cancellotti, Montuori, Scapelli (impiegati, negli stessi anni, nella progettazione di Littoria), Fuselli, Lenzi, Nicolosi e Valle.

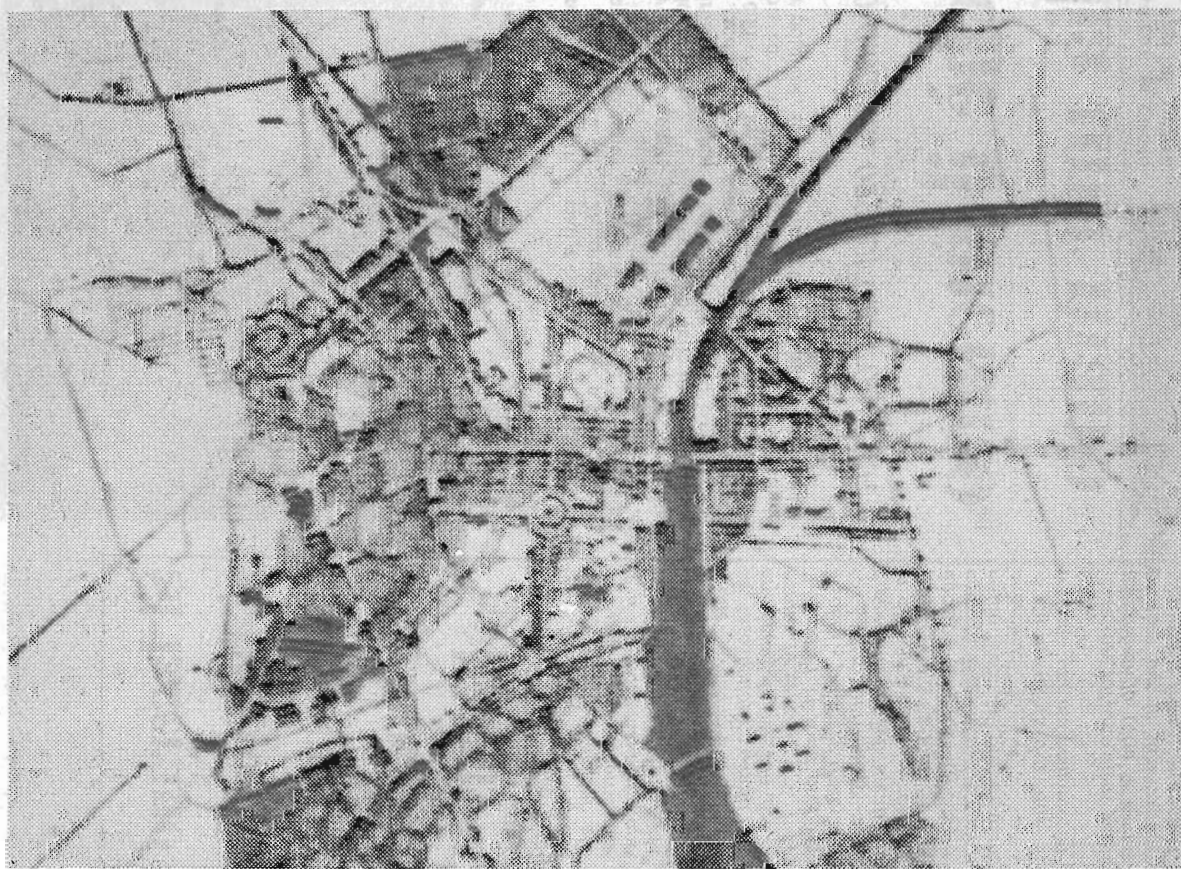
Al Gruppo di Roma il primo premio

In larvata polemica con il monumentalismo del regime, che presto sfocerà in sbrigative operazioni demolitorie, il Gruppo Urbanisti esclude per il centro storico aretino qualsiasi sventramento, ipotizzando caso mai una tenue opera di diradamento e di miglioramento igienico. «A risanare certi quartieri - sostiene la relazione allegata al piano - basterebbero delle prescrizioni di polizia sanitaria rigidamente applicate, piuttosto che le trasformazioni edilizie le quali alte-

rano sempre la compagine storico artistica e distruggono gli ambienti architettonici del passato». Per la restante parte della città murata - quella situata a valle di via Garibaldi - si propone il mantenimento della croce viaria ottocentesca costituita dagli assi di via Guido Monaco e via Petrarca-Via Crispi, mentre una nuova piazza collegata con piazza del Popolo, via Petrarca, Porta San Lorenzino, Porta San Clemente ed il Poggio del Sole, sistemato a giardino pubblico. All'esterno della cinta muraria, da aprire in diversi punti, evitando superflue e indiscriminate demolizioni, gli urbanisti romani propongono di gettare le basi di uno sviluppo a prevalente direzione occidentale, che riequilibri lo scivolamento della città verso Saione. L'asse di via Petrarca, proungato all'esterno del bastione di Porta Buia fino alla ferrovia casentinese e a via Fiorentina, dovrebbe diventare la spina dorsale di una grande zona di espansione edilizia, protesa tra i binari della Firenze-Roma, il tracciato dell'Arezzo-Stia e la strada dei Sette Ponti. Un moderato sviluppo sul versante orientale della città, ai due lati di via Anconetana, affiancato ad una ricucitura del quartiere di Saione che ne corregga la crescita longitudinale, dovrebbe ricondurre il centro antico in posizione baricentrica rispetto alla città nuova. Solo sul versante nordorientale la conformazione planimetrica «chiusa» scongiura la formazione di nuovi nuclei urbani.

Il collegamento del centro con la periferia viene proposto dal Gruppo di Roma sotto forma di tre soluzioni alternative, di efficacia decrescente: il radicale abbassamento della linea ferroviaria, che potrebbe in seguito essere facilmente scavalcata con ponti in qualsiasi punto; la

PIANO REGOLATORE e di AMPLIAMENTO
DI AREZZO



creazione di un sistema di cavalcavia sopra gli impianti ferroviari non modificati, che si rifletterebbe in un più contenuto sviluppo dei quartieri esterni a causa delle maggiori difficoltà di comunicazione; lo spostamento della stazione al di là di Saione, che amplificherebbe ulteriormente l'espansione unidirezionale lungo via Romana. Il collegamento tra i quartieri periferici è progettato su base semianulare, con percorsi paralleli ai viali delle mura, situati a distanza crescente in modo da evitare l'attraversamento dell'arteriale da parte del traffico tangenziale. La zonizzazione prevede la concentrazione delle industrie nella zona del Fabbricone, la distribuzione «a quartiere» del verde pubblico, l'edificazione intensiva (4-5 piani) lungo le vie principali, degradante in semintensiva ed estensiva all'interno dei comparti.

Il secondo

progetto premiato

Più condiscendente verso un'opera di diradamento edilizio del centro storico appare il progetto stesso dagli architetti Luigi e Pietro Angelini ed Aldo Grunzi, che si aggiudica il secondo premio. Per quanto riguarda la pianificazione della città da costruire le ipotesi di fondo non si discostano molto, a parte la diversa articolazione tecnico-progettuale, da quelle del Gruppo di Roma. Anche questo piano propone una espansione in direzione ovest, sud ed est. La pianta della città nuova, a forma approssimativamente circolare, dovrebbe presentarsi, in sostanza, come uno sviluppo radicale (ma completo ed omogeneo, senza vuoti all'interno) della topografia della città antica, chiusa sul solo versante

settentrionale. All'interno delle mura sono rivoltate una serie di ipotesi progettuali che presuppongono un'opera non indolore di riordino del tessuto edilizio. Interventi di sistemazione, ampliamenti di strade e piazze, diradamento di edifici sono proposti per via di Colcitrone, piazza Umberto I, la zona di San Jacopo, piazza Sant'Agostino, via Delle Torri, San Clemente. Nuovi tracciati stradali dovrebbero collegare via Petrarca con via San Lorentino e via San Clemente, via Crispi con piazza Sant'Agostino e Porta Trento Trieste. Una diffusa opera di sventramenti e rifacimenti parziali dovrebbe eliminare, all'interno dei quartieri più popolari, «gingombri di traffico», «difetti edilizi», «eventi insufficienti di aria e di luce».

Il piano

dell'ingegner Tavanti

Assai più interessanti - soprattutto se conderati alla luce della politica urbanistica degli anni Trenta - appaiono le previsioni del terzo studio premiato. Il piano in questione è infatti opera dell'ingegner Umberto Tavanti, già capo dell'ufficio tecnico comunale, autore dei maggiori progetti cittadini dell'ultimo trentennio, figura di un certo prestigio all'interno della gerarchia politica locale. Muovendo dalla caratteristica topografia aretina, e non volendone alterare il baricentro, Tavanti propone la creazione di quattro quartieri periferici, disposti a ventaglio fuori delle mura occidentali, meridionali ed orientali: San Lorentino, Pescaiola, Saione e Palazzo. La superficie complessiva coperta dalla nuova espansione è calcolata in 715.000 metri quadrati: poco meno dell'intera superficie edifi-

quartiere di Saione, già edificato spontaneamente, il piano Tavanti prevede un'opera di ricucitura e completamento. Il collegamento con il centro dovrebbe essere garantito, su questo versante, dalla costruzione di un cavalcavia dal Campo di Marte al piazzale della stazione. Il quartiere di Palazzo, previsto tra via Erbosa e via Anconetana, avrebbe lo scopo essenziale di garantire una equilibrata ripartizione dello sviluppo edilizio in senso est-ovest.

Piccone demolitore

per il centro storico

«Arezzo - rassicura l'ingegner Tavanti passando ad occuparsi dell'assetto all'interno delle mura - non ha bisogno di grandi tagli chirurgici. La viabilità vi è, se mai, più ostacolata dalle pendenze che dalla disposizione geometrica delle strade. Come risanamento dell'abitato, due sono le zone da prendere di mira: Colcitrone e la zona di San Jacopo tra la Barriera Vittorio Emanuele e la Barriera Guido Monaco». Sui due quartieri, che presentano marcate caratteristiche di sovraffollamento, insalubrità, miseria, emarginazione sociale, scarsa affidabilità politica, l'occhio esercitato del vecchio ingegnere comunale individua i comparti da affidare alle cure del piccone demolitore. A monte della via di Colcitrone, tra il Canto dei Pescioni e la Barriera, prevede uno sventramento di venti metri di profondità, da estendere alle case del sovrastante dedalo di vicoli mediovali. In corrispondenza del «taglio» la via principale del quartiere, debitamente allargata, potrebbe essere dotata di una loggetta da destinare al mercato rionale. Tra la Barriera Colcitrone e la sottostante piazz-

za Sant'Agostino, ipotizza l'apertura di una nuova strada di collegamento (la futura via della Minerva), con pendenze inferiori al 5 per cento, in alternativa all'erto tragitto di via Mazzini o di via Fontanella. Per il risanamento generale del quartiere propone una generale revisione dei fabbricati non in regola con le prescrizioni di igiene e di edilizia. «E per quest'opera non vi è bisogno di piani regolatori». Un analogo taglio in senso trasversale, da effettuare nelle adiacenze del Politeama, valorizzerebbe la zona di San Jacopo e l'ultimo tratto di Corso Vittorio Emanuele.

Nei confronti della cinta muraria il piano Tavanti prevede un'estesa opera di sbassamento e di demolizione, destinata negli anni successivi a cancellare in più punti il tracciato del poligono mediceo. Nel dettaglio, l'ingegnere suggerisce l'abbassamento presso la Barriera Colcitrone, tra i Baluardi delle Guardie e di San Bernardo (l'attuale bastione dell'Eden), nel tratto compreso tra quest'ultimo e la barriera della stazione, tra il Baluardo del Poggio, il Bastione della Parata e Porta San Lorentino. Al posto del Bastione della Parata, che dovrebbe essere completamente soppresso, è prevista la grande piazza ellittica da cui dovrebbero irraggiarsi le arterie dirette verso i quartieri periferici a San Lorentino e Pescaiola. Effetto indiretto delle demolizioni, estese fino a San Clemente, sarebbe l'isolamento di Porta San Lorentino. «All'atto pratico, durante lo svolgimento delle fabbricazioni, sarà preggiudizio di queste, potrà essere salvata dalla demolizione qualche altra parte intermedia delle antiche mura».

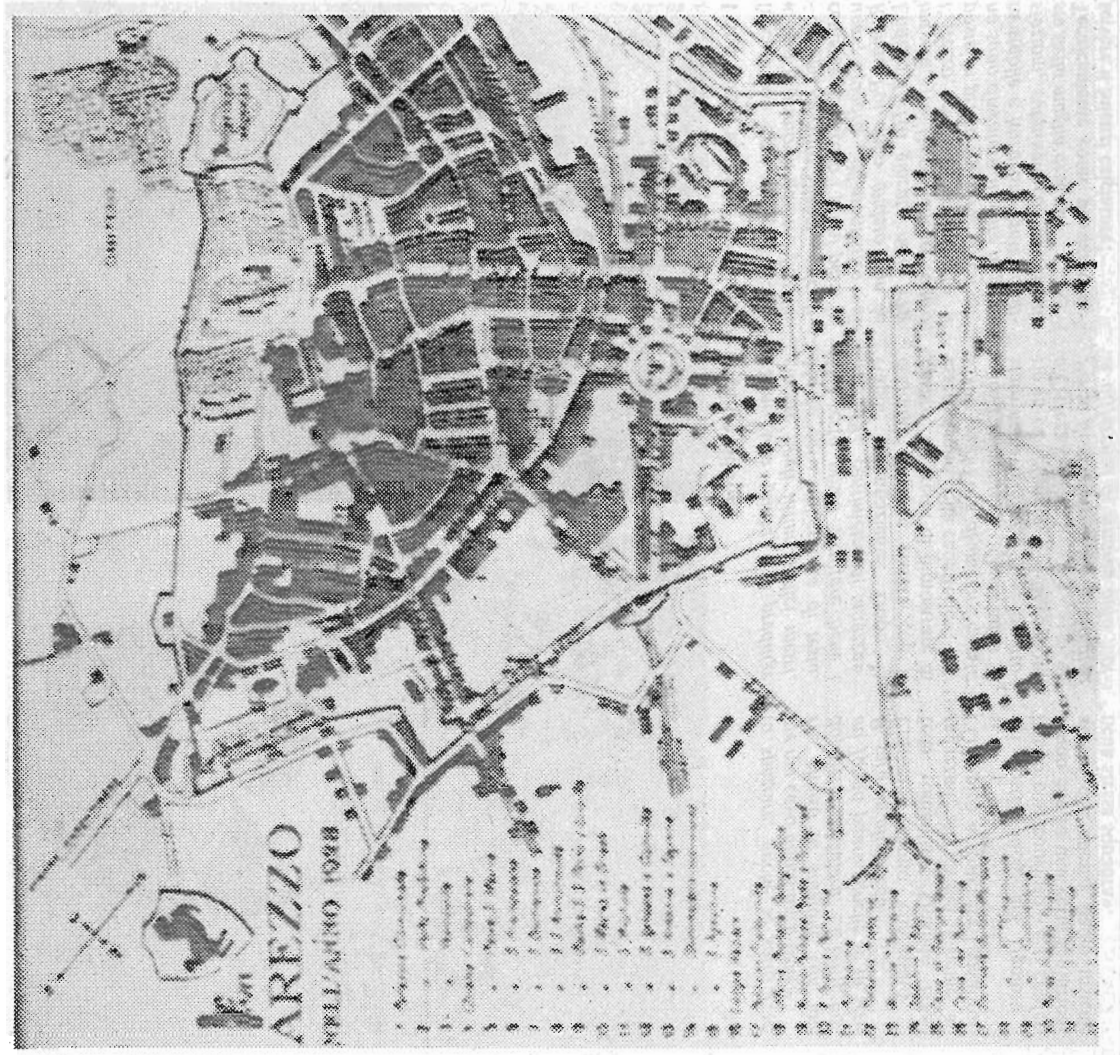
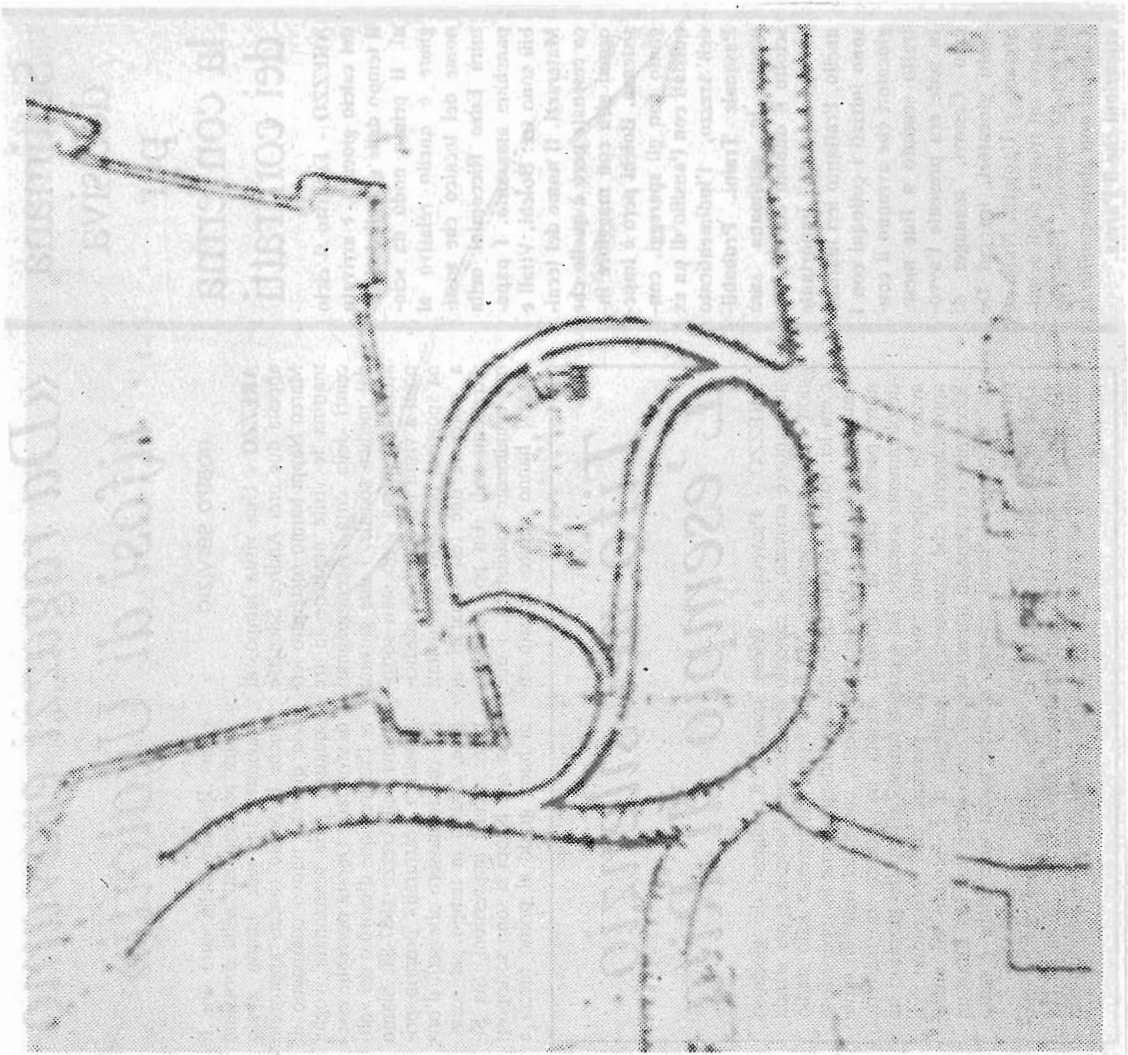
Specifiche previsioni sono riservate all'allargamento di via Cavalotti nei pressi di piazza Umberto I e alla sistemazione del

Poggio del Sole, ancora libero da costruzioni salvo il vecchio ospizio dei Francescani riformati. Di particolare importanza, infine, due nuove strade di comunicazione proposte da Tavanti sul versante orientale della città. La prima dovrebbe collegare direttamente la sommità della collina del centro storico (il Duomo, il Prato, piazza S. Agnese) con il sobborgo di Santa Croce e la via del Cimiteo, costeggiando gli spalti della Fortezza. La seconda, più a valle, dovrebbe condurre da Porta Trento Trieste al nuovo ospedale, collegandosi all'altezza di Santa Croce alla strada precedente.

Un concorso

destinato al fallimento

Pur essendosi classificato soltanto al terzo posto, il progetto dell'ingegner Tavanti riscuote, senza dubbio, il maggior consenso all'interno del Municipio. Il concorso nazionale infatti si chiude senza l'auspicata confluenza degli studi presentati in un disegno coerente di programmazione urbanistica. Un tentativo di fusione dei progetti premiati, avviato fin dal febbraio 1930 con la nomina di una commissione presieduta da Salimì, si trascinerà per anni senza apprezzabili risultati. Sul fallimento del suo più audace tentativo di pianificazione dello sviluppo, il regime stenderà negli anni successivi un velo di oblio. All'esterno delle mura la città continuerà a crescere a macchia d'olio, irradiandosi lungo le principali direttrici viarie. All'interno gli interventi degli anni Trenta metteranno in pratica molte delle ipotesi avanzate dall'ingegner Tavanti, indiscusso regista dell'Arezzo nel primo Novecento.



Conto alla rovescia per il nuovo PRG di Arezzo. Nell'imminenza dell'importante appuntamento, proseguiamo la ricostruzione dell'ultimo secolo di storia urbanistica aretina, proponendo ai nostri lettori, in edizione rivista ed aggiornata, la serie di articoli pubblicati da Franco Rossi sulle colonne di *Notiziario Turistico*.

Momenti della vicenda urbanistica aretina

Dal concorso del '29 alla travagliata stesura del Piano «comunale» del '35. Restauri, demolizioni, viabilità, verde: l'urbanistica senza Piano degli anni Trenta. L'intervento sul centro storico. Da via Minerva al progetto Martelli

L'urbanistica fascista: le mani sulla città antica

di Franco Rossi

«La denatalità e la troppa scarsa natalità costituiscono, specie quando si verifica il supero delle bare sulle culle... triste condizione di regresso, intollerabile in un paese tutto proteso verso l'avvenire... Arezzo... a ragione può vantarsi di avere una popolazione tra le più sanamente feconde.. D'altra parte... nelle città esistono zone di abitato le quali presentano dolorosamente fenomeni non troppo soddisfacenti dal punto di vista dell'incremento demografico di cui non è tanto responsabile la popolazione, quanto il perdurare anacronistico di una condizione di cose, cui mezzo secolo di prosperità avrebbe dovuto in ogni modo porre rimedio e fine, col risanamento degli agglomerati antigienici ed insalubri.

Tale è appunto il caso del popoloso quartiere di Colcitrone, in cui di frequente si incontrano abitazioni che servono contemporaneamente di alloggio a due o più famiglie od in cui una famiglia, composta di 6 o 7 persone, ha dimora in un'unica stanza adibita ai più diversi e svariati usi. Qui deve esercitarsi l'opera del piccone demolitore...»

Sulle pagine del *Bollettino di statistica*, utilizzato dal podestà Pier Lodovico Occhini per divulgare i successi del regime nella cura urbis, si fa discendere da queste curiose motivazioni, a metà degli anni Trenta, l'avvio di una più radicale politica di manomissione del centro storico. L'obiettivo predestinato è naturalmente il rione di Colcitrone, dove una straripante popolazione di sottoproletari, distratta dal sovraffollamento, dalla promiscuità, dalla disoccupazione, dalla miseria, dalla

sporizia, dalla piaga endemica della tubercolosi, non mantiene un apprezzabile ritmo demografico.

Il crollo delle velleità pianificatrici

Con il loro carico di problemi irrisolti, i quartieri popolari della città antica - Colcitrone, Santo Spirito, San Lorentino - testimoniano fastidiosamente, negli anni del consolidamento del regime fascista, un fallimento che la gerarchia politica locale (o quantomeno la sua parte più consapevole) avverte con preoccupazione. Nonostante le intenzioni altisonanti e l'energico esempio impartito dalla capitale, il governo podestarile non è riuscito a dotare la città di Arezzo di un piano regolatore generale concretamente operante. Le velleità pianificatrici della fine degli anni Venti, culminante nel *Concorso nazionale* del 1929, si sono arenate negli anni successivi senza produrre risultati apprezzabili. In mancanza di un disegno ordinato e coerente, lo sviluppo urbanistico aretino è proseguito all'insegna della spontaneità, del caso, dell'alternare prevalere degli interessi speculativi. Lo stesso intervento pubblico ha assunto un carattere settoriale e limitato; il governo complessivo della crescita urbana, rivelatosi irraggiungibile, ha ceduto il passo alle iniziative scenografiche, al monumentalismo fasullo, alla cura dell'immagine di facciata. La politica dei lavori pubblici, non potendo (o non volendo) condizionare l'iniziativa privata, ha finito per marciare a rimorchio di que-

st'ultima, assecondandone gli obiettivi spesso assai discutibili.

Conclusosi il *Concorso nazionale* con la scelta dei progetti da premiare, ma senza l'adozione di alcuno di essi, il podestà ha deciso, nel febbraio del 1930, di affidare ad una speciale commissione l'incarico di «*approntare il definitivo piano regolatore e di ampliamento della città di Arezzo, tenuto presenti le soluzioni prospettate sia nel progetto vincitore, sia negli altri progetti presentati al concorso.*»

A far parte del nuovo organismo - che qualche mese più tardi sarà assorbito dalla *Commissione d'Arte e del Piano regolatore* vengono chiamati, tra gli altri, l'architetto Castellucci e l'ingegner Cassi (già componenti della commissione giudicatrice del Concorso), gli ingegneri Umberto Tavanti e Donato Bizzelli, succedutisi a capo dell'ufficio tecnico comunale, i cultori di storia aretina Del Vita e Verani. La presidenza del gruppo, formato «*con l'approvazione delle locali gerarchie*», viene offerta al professor Salmi, altro protagonista del Concorso del 1929.

Verso l'insabbiamento del Piano regolatore

Ma i lavori per la fusione dei progetti segnalati e per il loro adeguamento alle iniziative che in quegli anni il Municipio va prendendo, si trascinano stancamente per diversi anni. Il 15 ottobre 1932 la commissione presenta finalmente una planimetria generale accompagnata



Piazza del Popolo negli anni '30



La casa del fascio

da una relazione illustrativa. Lo studio di «alcune lievi variazioni», ritenute necessarie prima dell'adozione, impegna l'ufficio tecnico comunale, debitamente rinforzato, fino all'11 febbraio 1935: anche mettendo in conto la proverbiale lentezza dei pianificatori municipali, l'abnorme ritardo accumulato sembra evidente dimostrazione che l'interesse per la conclusione della vicenda si è alquanto affievolito. La deliberazione podestarile del 22 aprile 1935, con la quale il piano, a firma dell'ingegnere capo Bizzelli, viene formalmente adottato dal Comune - senza peraltro diventare esecutivo, risultando nel 1938 ancora impastoato nelle procedure di approvazione - conferma l'avvenuta inversione di tendenza all'interno della gerarchia cittadina.

«...Trattasi non di adottare un piano regolatore sotto forma di progetto esecutivo - ridimensiona l'atto stesso di adozione - ma invero di deliberare un piano di massima regolatore edilizio e di ampliamento per fissare le direttive e determinare i criteri generali secondo i quali saranno sviluppati e compilati i piani particolareggiati di esecuzione», la presentazione dei quali «avverrà a mano a mano che se ne presenti l'opportunità e se ne

preveda la prossima realizzazione».

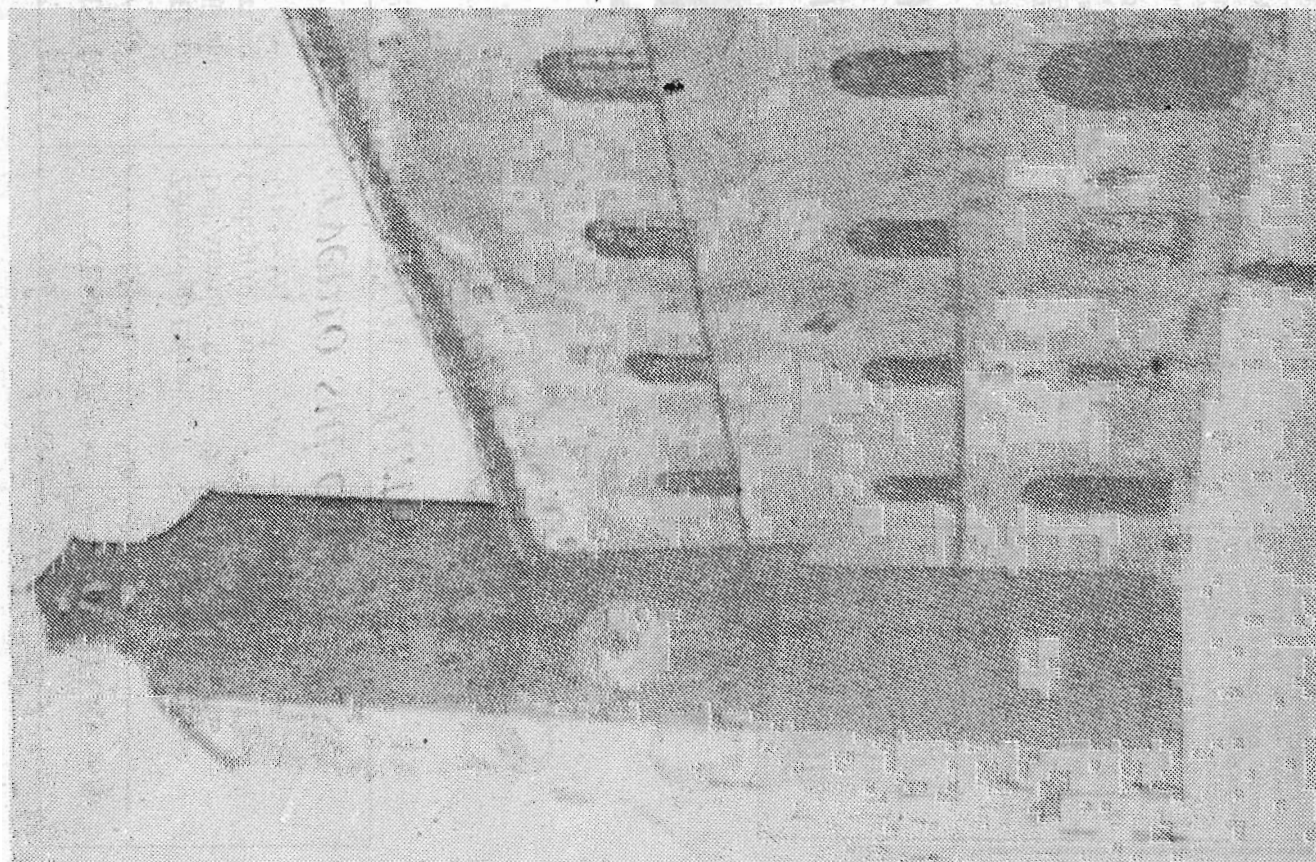
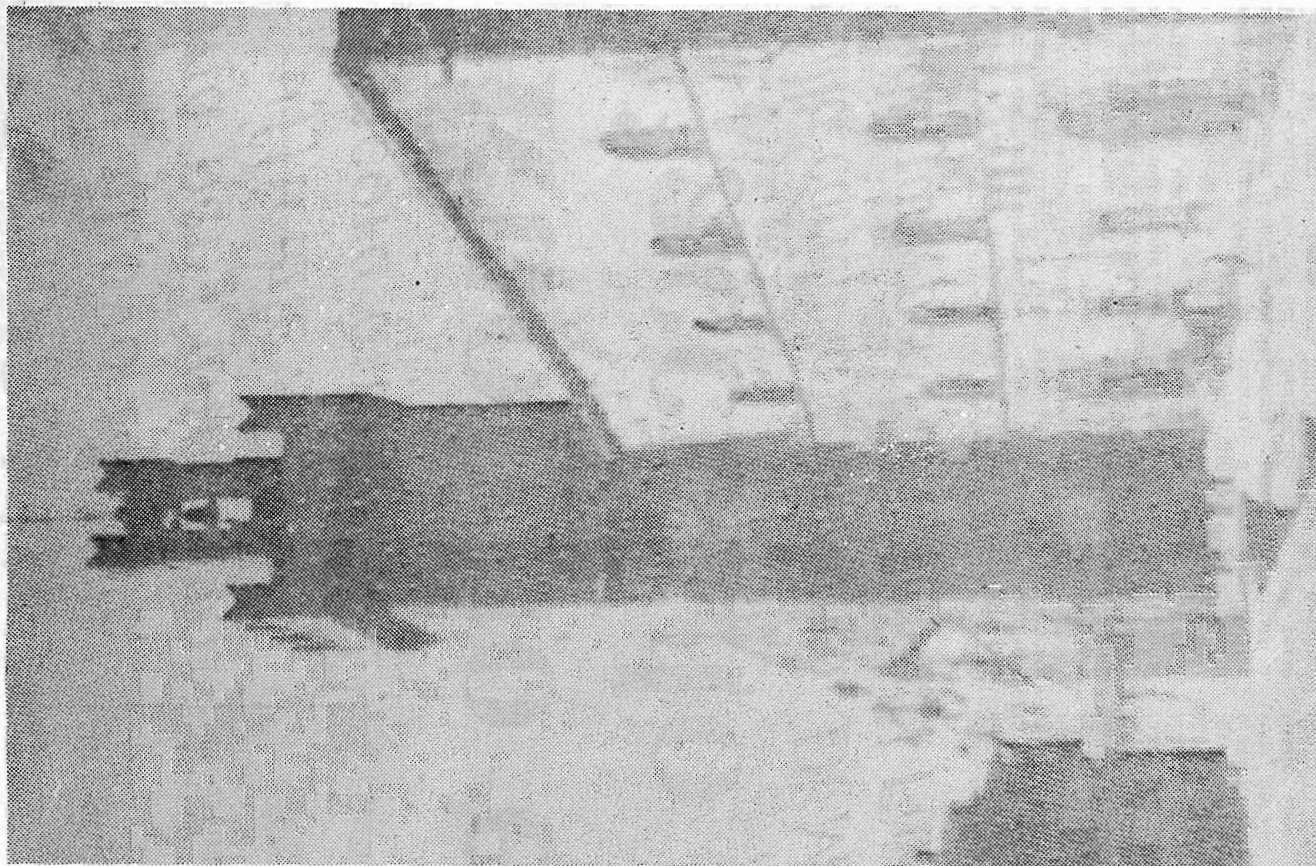
La pianificazione dello sviluppo cittadino, insomma, è rinviata a tempi migliori. Capovolta la filosofia che aveva condotto al Concorso del '29, il governo podestarile si è fermato in mezzo al guado, restio ad erodere la propria sfera di discrezionalità ed incapace di imporre vincoli sgraditi a forze economiche, sociali e professionali troppo ben collocate all'interno dei centri decisionali. In assenza di uno strumento urbanistico generale, la città resta teatro delle esercitazioni architettoniche del regime, rivolte ora alle torri e alle mura, ora al verde pubblico, ora alla viabilità interna, ora agli sventramenti. L'attività privata, per tutto l'arco degli anni Trenta, deve uniformarsi al solo regolamento edilizio aggiornato al 1932.

Operazioni a mano libera

Il rialzamento delle antiche torri magnatizie inaugura, a partire dal 1925, l'opera di arbitrario «restauro monumentale» che lascerà tracce evidenti nell'imma-

gine della città. Nel giro di un decennio cinque torri medioevali vengono rialzate per far riacquistare al panorama aretino «il suo antico aspetto guerriero». L'operazione, seguita direttamente dal podestà, interessa le torri Faggiolana e Lappoli in piazza Grande (cornice della riesumata Giostra del Saracino, altro reperto di maschie attitudinarie guerresche), la torre di Borgunto, la Bigazza degli Albertotti, elevata a rango di torre littoria per la prossimità alla casa del fascio, e la torre comunale. Il consolidamento di quest'ultima, effettuato su disegno dell'ingegner Tavanti, procede tra il 1930 e il 1932, parallelamente al restauro del palazzo dei Priori.

«L'edificio... adibito a sede del podestà e degli uffici comunali, per la distribuzione interna dei locali si presentava non rispondente alle giuste esigenze del pubblico e d'altro lato, sia all'interno sia all'esterno, si trovava in tale stato indecoroso e di trascuratezza, quale non si addiceva ad un ufficio di notevole importanza... In omaggio quindi alla rinata volontà di grandezza, per cui le passate glorie vengono riconsacrate per congiungerle al presente, l'Amministrazione comunale ha voluto



Da sinistra: il palazzo comunale prima del restauro della facciata e lo stesso palazzo dopo la ristrutturazione della torre

che il Palazzo dei Priori tornasse ad essere degna residenza della risorta Magistratura Podestrarile». Il restauro dell'edificio, affidato all'architetto Castellucci, consiste nel rifacimento dell'atrio grande, nella chiusura del loggiato del primo piano, nel riordino della facciata e nella merlatura del palazzo. Nello stesso periodo si mette mano al riordino di altri edifici di carattere civile, come il Palazzo Pretorio, finalmente liberato dalla destinazione a carcere circondariale, e religioso.

Alla venerazione per il valore simbolico degli antichi edifici sembra corrispondere paradossalmente (ma non troppo, perché qui gli interessi si fanno tangibili), un atteggiamento iconoclasta nei confronti della cinta muraria. Contro la fortificazione medicea, già aperta alla fine degli anni Venti all'imbocco di via Petrarca e di via Crispi, si susseguono gli interventi di demolizione destinati a collegare le zone di espansione edilizia interne ed esterne al perimetro delle mura. I tratti abbattuti o drasticamente abbasati - in pratica tutto il lato sudovest della cinta - corrispondono puntualmente alle previsioni del piano regolatore proposto dall'ingegner Tavanti nel 1929. Alla stessa fonte progettuale si richiama la sistemazione di porta San Lorentino, debitamente rialzata e merlata nel corso del 1932.

Cadono le mura, cresce la rendita

L'abbattimento delle mura porta a compimento un processo, avviato nella seconda metà dell'Ottocento, di incremento della rendita fondiaria dei terreni situati nelle adiacenze del vecchio perimetro urbano. L'eliminazione dell'ostacolo permette di aprire nuove vie di comunicazione, dà spazio all'ulteriore espansione edilizia, valorizza aree in precedenza trascurate perché distanti dalle direttrici di penetrazione. All'interno della città l'alleggerimento della pressione edilizia consente la creazione di spazi collettivi ed innesca un parallelo aumento di valore delle aree ancora libere. «Quando le città erano costrette entro la cerchia delle vecchie mura - spiega il Bollettino podestrarile - era necessità di fare di ogni spazio interno area per costruzioni edilizie, dimodoché si avevano case a ridosso le une delle altre, inframezzate solo da oscuri cortili e da piccoli anemici giardini con grave scapito, dal lato igienico, della convivenza sociale. Un moderno agglomerato urbano, dopo l'abolizione delle barriere daziarie e dopo che un più ampio respiro è stato dato all'abitato con l'abbattimento delle vecchie mura, tende invece a risolvere il problema della lotta per l'igiene e per la prevenzione delle malattie contagiose mediante la creazione al

centro ed alla periferia di ampi spazi verdi ed alberati... Si hanno così la creazione di città-giardino, l'istituzione e l'apertura al pubblico di ampi parchi, vere oasi di verde...»

L'operazione «verde pubblico» scatta nell'estate del 1930, con la rimozione del lastricato di piazza del Popolo (nella porzione compresa tra le vecchie logge del grano ed il nuovo Palazzo delle Poste) e la sistemazione dell'area a giardino all'italiana su progetto del poliedrico architetto Castellucci. Nel corso dell'anno successivo si mette mano alla sistemazione a verde della fascia compresa tra il Poggio del Sole e l'incrocio con via Vittorio Veneto, in modo da rendere più decoroso l'ingresso in città per i viaggiatori provenienti dalla stazione. Alle due estremità dei nuovi giardini, di fronte al piazzale del Duce (oggi piazza della Repubblica), vengono installate le caratteristiche fontane riproducenti la Chimera etrusca. Negli stessi anni giunge a compimento la sistemazione del complesso Prato-Fortezza, aperto al pubblico in epoca napoleonica, esteso nell'ultimo decennio dell'Ottocento grazie alla donazione del conte Fossonbroni, allargato negli anni Venti verso San Domenico con la creazione del «Parco della Rimembranza», liberato infine, dopo l'erezione del monumento al Petrarca (1928), dagli ingombranti festeggiamenti di San Donato.

Nel 1933 si completa l'arredo dei viali esterni alle mura prolungando fino a via Margaritone i giardini della stazione. Nella città alta si sistema a verde l'area compresa tra la chiesa di Santa Croce e gli edifici del nuovo ospedale. Assai minor considerazione viene riservata alla zona del Poggio del Sole, abbandonata nel corso di questo decennio all'assalto dell'edilizia pubblica e privata (ville, case per gli impiegati statali, nuovo palazzo del Governo).

Nuove vie di accesso al centro antico

A metà degli anni Trenta, mentre la faticosa elaborazione del nuovo piano regolatore volge verso un inglorioso epilogo, il regime avvia la sua politica di «risanamento» del centro storico con l'apertura di una serie di arterie di collegamento alla sommità della città antica. Ancora una volta si dà attuazione, con pochissime variazioni in fase esecutiva, ai progetti formulati da Umberto Tavanti nel piano del '29.

Tra il 1934 e il '35 viene realizzato il viale dei Re (oggi viale Buozzi), che collega la strada perimetrale del Prato e via dei Palagi con il sobborgo di Santa Croce, innestandosi su via Antonio da Sangallo in prossimità del cimitero. Poco più a

valle, sempre sul versante orientale della collina, è tracciato il viale del Littorio (l'odierno viale Matteotti), che mette in comunicazione Santa Croce e la zona ospedaliera con porta Trento Trieste e via Anconetana. Ampie, panoramiche, di limitata pendenza, le due strade sono costruite con l'occhio rivolto al traffico veicolare ma anche a quello pedonale: in futuro si pensa di creare più un allacciamento tra viale del Re e via di Colcitrone, nel quadro di un generale sventramento del mal sano quartiere.

Al risanamento di Colcitrone punta ancor più drasticamente l'apertura di via delle Torri (poi della Minerva), deliberata nel gennaio 1935 e portata avanti non senza difficoltà negli anni successivi. Collegando piazza Sant'Agostino con piazza di porta Crucifera, la nuova strada si presta, come aveva rilevato l'ingegner Tavanti proponendone la creazione, a molteplici scopi: il miglioramento delle comunicazioni tra la parte bassa e quella alta del centro storico, il risanamento edilizio della zona attraversata, la valorizzazione di una estesa superficie ortiva rimasta a lungo ineficace perché priva di sbocchi. Tracciando il progetto esecutivo, dichiara il Municipio. «... si è cercato di colpire gli edifici che meno rispondono alle norme igieniche; infatti in quasi tutti i fabbricati colpiti si riscontra un'assai forte densità di abitanti, con quali conseguenze poi è facile desumere dando un sguardo ai registri del dispensario antitubercolare, che rivelano essere tali abitazioni dei veri focolai di infezione. Il numero delle case che verranno abbattute ascende a 14; in esse hanno attualmente dimora 37 famiglie, composte complessivamente da circa 150 persone, numero che appare esorbitante specie quando si pensi alla scarsità e ristrettezza degli ambienti».

Colcitrone:

sradicare con metodo

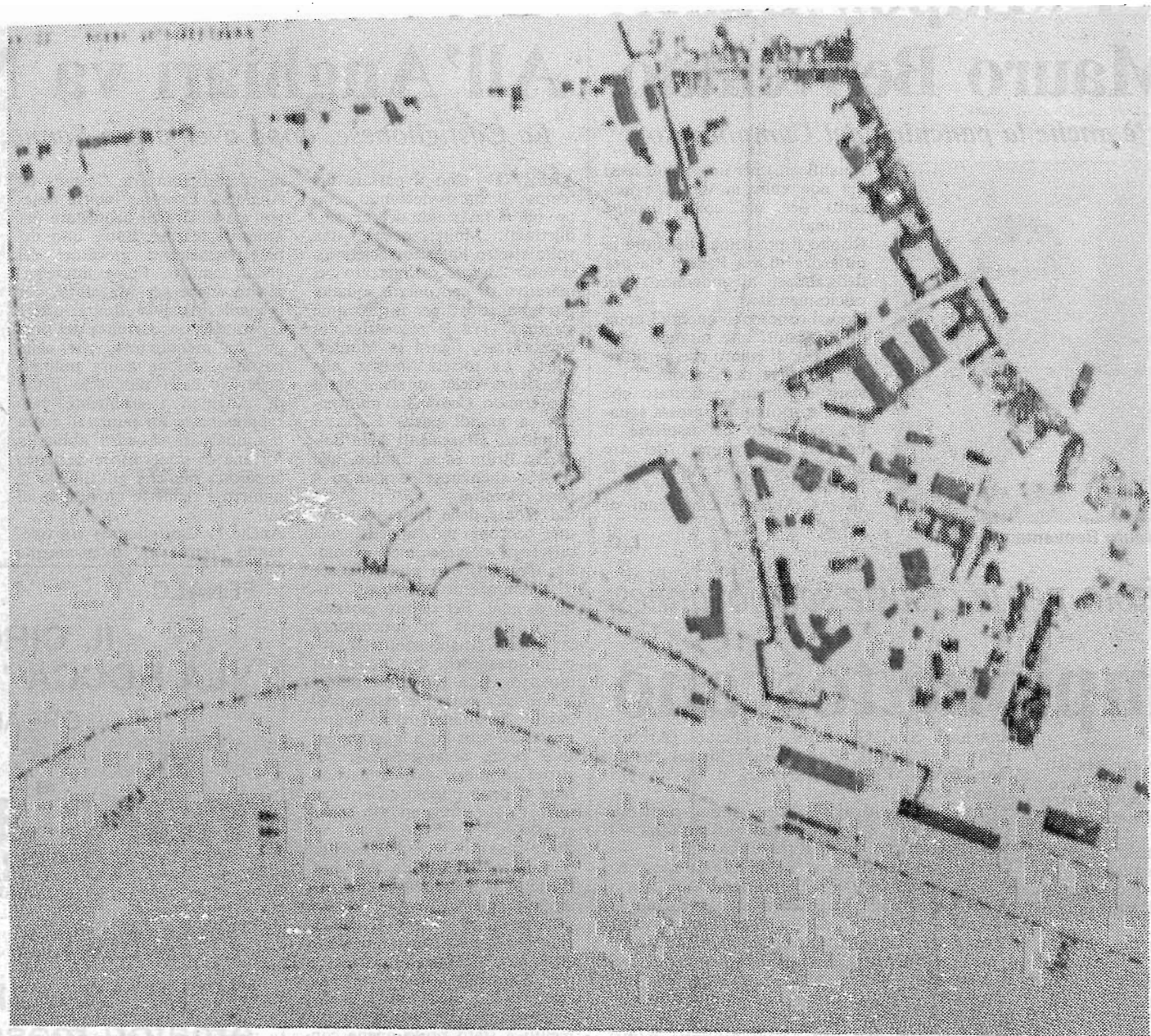
Ma per debellare la tbc, il sottosviluppo, il disordine urbanistico, la miseria dei rioni più popolari della città non basta brandire il piccone demolitore. Trascorso qualche anno dell'enunciazione dei verbosi propositi di sventramento - peraltro seguiti, all'atto pratico, da iniziative limitatissime - il regime è costretto a prendere atto che la questione va affrontata con altri mezzi. Realizzata una rete viaria adeguata, bisogna decidersi ad operare nel tessuto edilizio (e sociale) un «taglio chirurgico in profondità». Per il quartiere di Colcitrone l'incarico viene affidato all'architetto Gisberto Martelli, che nel 1939 presenta un progetto di massima, corredato dai risultati di una indagine capillare sulla situazione demografica igienica ed abitativa.

Studio preliminare da cui derivare gli stralci esecutivi - durata prevista: otto anni, spesa preventivata: 7 milioni e mezzo - il progetto Martelli affronta il problema del diradamento edilizio con la convinzione che «bisogna sradicare tutto ciò che è dannoso alla salute fisica e morale dell'uomo, sradicare con metodo.... saper colpire giusto...».

Il bisturi deve affrontare senza esitazioni nell'isolato compreso tra vicolo di San Lorenzo, via di Colcitrone, via San Lorenzo, che versa in uno stato di massimo squallore. La demolizione totale del comparto metterà a disposizione un'ampia superficie in parte ricostruibile ex novo, in parte da destinare a verde. Sarà compito delle strade esterne conservarne il ricordo planime-

trico. «In altra parte sono sempre le cassette più malconce e squallide prese di mira: le migliori restano e saranno adattate; si tratta di diradare per dar vita a chi resta e diradare con metodo...Così in Borgunto davanti alle case antiche e alla torre, scompariranno le cassette addossate alle mura etrusche, così in via dei Pescioni, davanti a via delle Torri, le altre, altrettanto misere, che, per giunta, sono tanto alte».

Ma il progetto Martelli, travolto dagli eventi bellici, non approderà mai alla fase esecutiva. Al capezzale del centro storico artino, si ritroveranno un quinquennio più tardi, in un quadro sociale reso ancora più drammatico dalle ferite della guerra, i responsabili dell'opera di ricostruzione.



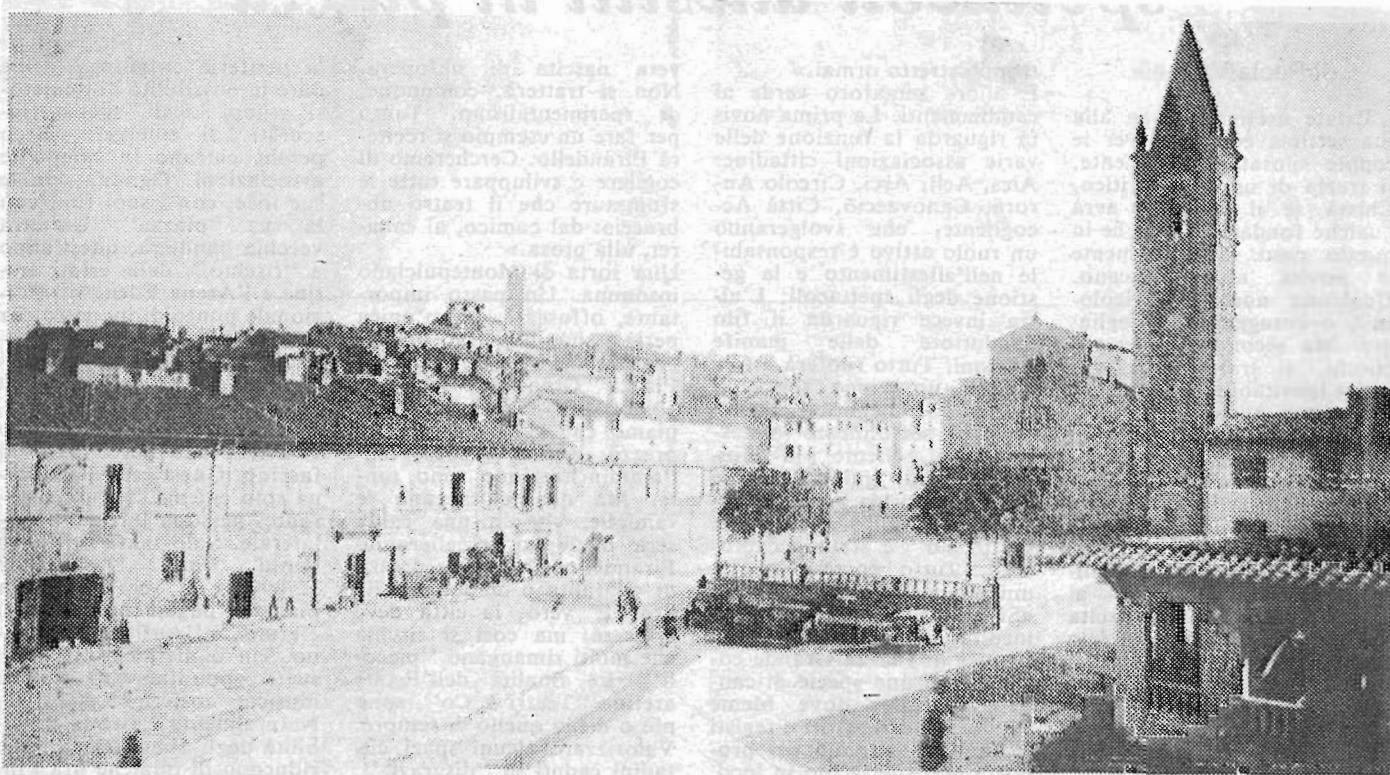
Progetto del Piano Regolatore per la parte ovest della città

Conto alla rovescia per il nuovo PRG di Arezzo.

Nell'imminenza dell'importante appuntamento, proseguiamo la ricostruzione dell'ultimo secolo di storia urbanistica aretina, proponendo ai nostri lettori, in edizione rivista ed aggiornata, la serie di articoli pubblicati da Franco Rossi sulle colonne di *Notiziario Turistico*.

Momenti della vicenda urbanistica aretina

Al tramonto del Ventennio: costi e ricavi della liquidazione del PRG. L'appuntamento mancato con la legge del '42. Dalle incursioni aeree al passaggio del fronte: il panorama desolato del luglio '44



Le profonde ferite lasciate dalla guerra

«Il fenomeno dell'urbanesimo ha portato le sue conseguenze di infittimento degli isolati, ha consigliato le facili sopraelevazioni, che hanno portato a condizioni igieniche veramente disastrose». Volge l'anno 1939 e l'architetto Gisberto Martelli, progettista del mancato sventramento di Colcitrone, analizzata senza peli sulla lingua la rovinosa situazione del centro storico aretino. «Moltissime case si affacciano alla strada stretta, solo con una stanza che spesso ha due finestre; posteriormente un'altra stanza respira su un misero cortile chiuso da alti muri, ridotto da intasamenti di capanne e da sovrapposizioni costruite in ogni tempo. Tutte le altre stanze della casa ricevono luce indiretta. Il basso prezzo di affitto fa ricercare queste abitazioni dalla classe povera e coloro che le occupano spesso si restringono a loro volta in pochi ambienti per far posto ad altri e trarre dal subaffitto un alleviamento al già modesto canone».

Un bilancio fallimentare

Al tramonto del ventennio, nei lividi anni che preludono al sanguinoso passaggio del fronte bellico, l'impronta lasciata dal fascismo nell'impianto urbanistico aretino può essere valutata nella sua reale portata, nei suoi limiti, nelle sue vistose incongruenze. Alla soglia degli anni Quaranta, dopo un decennio di aspro dibattito - dentro e ai margini del regime - sull'architettura e l'urbanistica, sul nesso tra l'economia corporativa e la pianificazione del territorio, la città è sprovvista di piano regolatore; l'espansione edilizia segue le direttrici tracciate dal lucro, lasciando sulle spalle della collettività un pesante fardello urbanistico; l'intervento pubblico, smarrito da anni qualsiasi disegno di ampio respiro, arranca dietro l'iniziativa privata. Il governo podestarile, incapace di arrestare il degrado del centro storico, sorpreso da un inurbamento senza precedenti, prigioniero di una manciata di progetti che risalgono all'inizio del secolo, quando non alla fine dell'Ottocento, tocca nella seconda metà degli anni Trenta il punto più basso della sua non troppo limpida esperienza urbanistica.

La passata stagione dei concorsi

Delle velleità pianificatorie del '29, culminate nel concorso na-

zionale, resta ormai una lontana parvenza. Il podestà Occhini, seguendo una parabola comune a molte città italiane, che con Arezzo hanno condiviso la stagione dei concorsi, ha finito per liquidare il progetto del *Gruppo di Roma* e per affidare all'ufficio tecnico comunale la stesura di un piano che gli interminabili tempi di redazione, le molte interferenze, le lungaggini procedurali ed infine la guerra si incaricheranno di far nascere già morto. L'apparato tecnico-burocratico del Municipio, indubbiamente più malleabile, più propenso ad assecondare le mutevoli opinioni della gerarchia o le alterne esigenze della propaganda, più sensibile al condizionamento dei gruppi di interesse, è stato così investito di un potere crescente e per aspetti esclusivo. Non a caso nel corso degli anni Trenta ha potuto trovare completamento, a fianco del monumentalismo di cartapesta del regime, la maggior parte dei progetti maturati dall'ingegner Umberto Tavanti in un trentennio di direzione dell'ufficio tecnico comunale.

Ma non si è riusciti ad andare oltre un intervento di tipo sostanzialmente ottocentesco, limitato al disegno del reticolo stradale, all'allineamento dei palazzi, all'arredo dei pochi spazi pubblici, alla localizzazione degli impianti e degli edifici di carattere civile. Oppure (ma il risultato è il medesimo) non si è voluto oltrepassare questo orizzonte.

Nella nascente periferia dei sobborghi si è continuato per lo più a costruire - con la sola eccezione dei villini di via Masaccio, destinati al ceto medio - secondo il modello a *cortina perimetrale chiusa*, edificando massicce volumetrie lungo i fronti stradali, aperte all'interno su squallidi cortili. Lo sfruttamento intensivo dei suoli, l'assenza di infrastrutture e servizi elementari, la rigida gerarchizzazione della tipologia edilizia secondo il livello di reddito e di potere dei destinatari segnano in modo inconfondibile il tessuto urbano realizzato nel corso del ventennio. Nella parte alta della città si è toccato con mano, smaltita l'ubriacatura propagandistica del *piccone demolitore*, come il risanamento degli isolati insalubri e sovraffollati del centro storico richieda ben altro che l'apertura di un paio di strade al traffico motorizzato.

Ruralismo e *tabe urbana*

In realtà, tra il primo dopoguerra e gli ultimi anni della dittatu-

ra la città è cambiata profondamente, sul piano della conformazione fisica e spaziale come su quello della composizione sociale. A dispetto della martellante politica ufficiale del regime, fondata sull'*antiurbanesimo* e sul *ruralismo* (sul tentativo, cioè, di arrestare il travaso di abitanti dalla campagna alla città, ancorando la manodopera agricola ai centri rurali), tra il 1911 ed il 1936 la popolazione insediata nel capoluogo è passata da 15.186 a 26.018 unità. Oltre diecimila persone, in gran parte immigrate dalla campagna e dai centri montani che si vanno spopolando, sono andate ad accrescere, con una pressione urbanistica considerevole, la popolazione residente in città, che assorbe ormai il 43 per cento di quella insediata nell'intero comune.

Il fenomeno è andato ben oltre le riposte speranze della gerarchia locale, che a dispetto della lotta contro la *tabe urbana* sollecitata da Roma ha sempre preferito, per ovvi motivi di prestigio, premere il pedale sulla insensata campagna demografica - che del temuto urbanesimo è causa tutt'altro che secondaria - e sullo sviluppo del capoluogo. Dall'altra parte, l'incremento demografico, affiancato da un consistente spostamento di forza lavoro dall'attività agricola a

quella industriale e terziaria e da una convulsa espansione edilizia privata e pubblica, suscita ormai una crescente domanda sociale, innesca conflitti per l'accaparramento della casa e del lavoro, porta a maturazione problemi nuovi, che reclamano soluzioni diverse dal passato.

Problemi di pianificazione urbana, anzitutto. Imboccata la strada dell'industrializzazione e dello sviluppo, la città non appare più un *organismo* capace di adattarsi spontaneamente - o tutt'al più con pochi e lineari accorgimenti - al mutamento del contesto storico, sociale, ambientale. Non è più in grado, in altri termini, di autoregolarsi. Diviene un insieme eterogeneo di parti funzionalmente diverse, conformate secondo attività - la residenza, la produzione, il traffico, i servizi - scarsamente compatibili. La progressiva specializzazione degli spazi fisici, tenuti assieme dal collante generale dei rapporti di produzione e di scambio, trasforma la città in un aggregato discontinuo, dove la *zonizzazione* è lasciata al caso, all'arbitrio dei progettisti, o alla convenienza dei singoli soggetti sociali, che raramente coincidono con l'interesse collettivo.

Abbandonato il tentativo di pianificazione del '29, lo scarto tra la complessità dei problemi ur-

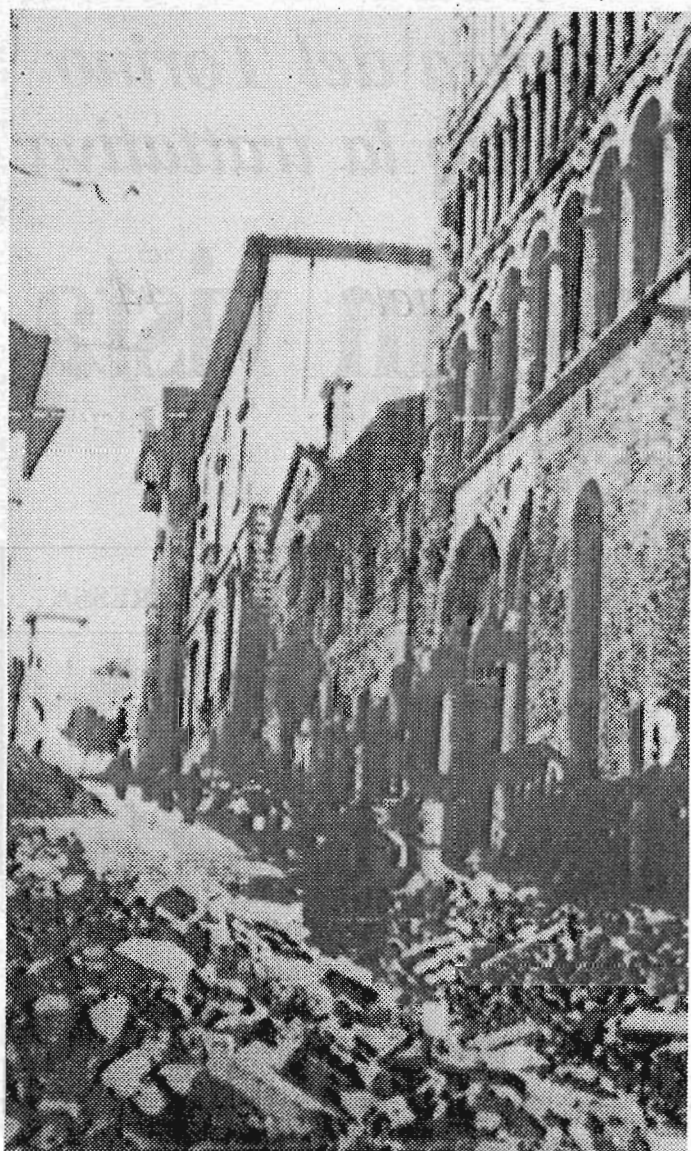
banistici emergenti e l'inadeguatezza dell'intervento pubblico (sul piano della normativa e del controllo come su quello operativo) si va facendo, nel corso degli anni Trenta, sempre più evidente. L'approvazione della *legge contro l'urbanesimo* del 1939, con la quale si vietano i trasferimenti di residenza nei capoluoghi di provincia superiori ai 25 mila abitanti, simboleggia in modo emblematico la portata generale di questa sconfitta.

La città studiata da Sestini

Sul finire degli anni Trenta, comunque, la crescita è già avvenuta e l'andamento demografico tende ad una relativa stabilità. «L'area occupata dalla città - annota Aldo Sestini nel 1938, in un famoso studio pubblicato dalla rivista *Geografica Italiana* - è di circa 215 ettari Il limite risulta netto soltanto dal lato settentrionale, seguendo il tracciato delle mura... Lungo la Via dei Sette Ponti si ha un sobborgo notevolmente continuo, fino a circa 400 metri dalle mura urbane. Ancora maggiore è lo sviluppo lungo la strada Valdarnese, dove il caseg-

giato si è notevolmente raffittito con le costruzioni dell'ultimo quindicennio, e si può considerare perfettamente cittadino fino alla ferrovia casertinese, cioè a 700 metri dalla Porta San Lorentino... La parte più settentrionale della collina del Duomo Vecchio, con il Manicomio ed il Brefotroffio, è verso oriente a stretto contatto con i caseggiati d'abitazione e rientra ormai pienamente nella città. Più incerta è la delimitazione lungo la Via Romana ... Fino a 800 metri di distanza dal vecchio tracciato delle mura medicee si ha un vero quartiere con strade che si incrociano; ma costruzioni abbastanza fitte si spingono ancora oltre la via suddetta, fino al torrente Vingone, cioè fino a 1.250 metri dall'antica Porta S. Spirito. A mezzogiorno per il Viale Mecenate... Il caseggiato si spinge, benché discontinuo, fino a 650 metri dal bastione mediceo. Al sobborgo, anch'esso lineare, della via Anconetana, si può assegnare uno sviluppo di 500 metri almeno. Tra i diversi sobborghi naturalmente l'area cittadina rientra fortemente, stendendosi tra l'uno e l'altro la campagna coltivata...».

Una città assai diversa, dunque, dal grosso borgo agricolo del primo dopoguerra. La gerarchia politica aretina, tuttavia, non



mostra di averne acquisito la consapevolezza. Ancora nel 1939 il progetto dell'architetto Martelli, evidentemente concordato con il podestà e l'onnipotente ufficio tecnico comunale, affronta il problema del risanamento di Colcitrone in termini di brutale sventramento, di demolizione di interi comparti, di espulsione degli abitanti: non un cenno all'impianto di servizi pubblici e collettivi, alla creazione di strutture scolastiche e sanitarie, al risanamento igienico delle abitazioni destinate a rimanere in piedi.

Marcato arretramento

Si tocca con mano, insomma, un arretramento culturale, un sostanziale ripiegamento rispetto all'ambiziosa e velleitaria progettualità ostentata dal regime nel decennio precedente. Un arretramento tanto più marcato se inquadrato nel contesto nazionale, dove il dibattito urbanistico si è invece imposto e sviluppato, segnando tappe di cruciale importanza: dal '29 la disciplina è entrata nelle facoltà di architettura; nel '32 è nato l'Istituto di Urbanistica, ben presto nazionale; nel '39 è stata varata la legge sulla salvaguardia delle bellezze naturali. Nel '42, dopo un decennio di contrastata elaborazione, si è giunti all'emanazione della legge 1.150, ossatura di una normativa destinata a sfidare il passare degli anni e l'avvicinarsi dei regimi.

Com'è noto, lo Stato fascista non fa in tempo a misurarsi, al centro come alla periferia, con la dirompente portata innovativa della legge che introduce il nuovo sistema di pianificazione incernierato sul piano regolatore comunale, il potere di esproprio dei terreni, l'obbligo della suddivisione territoriale in zone funzionali e dell'individuazione prioritaria delle vie di comunicazione e delle aree per i servizi. Lo sbarco alleato in Sicilia ed il tracollo militare, con il conseguente passaggio del fronte su tutta la penisola, suggellano con una disastrosa ecatombe umana e materiale l'uscita di scena del regime e rinviano agli anni Cinquanta, a ricostruzione avvenuta, le prime applicazioni della legge urbanistica.

Sotto le bombe anglo-americane

Paradossalmente, saranno le incursioni aeree alleate e le truppe della *Wehrmacht* in ritirata verso la *Linea Gotica* a provocare quegli sventramenti che gli urbanisti del ventennio hanno progettato a più riprese ma realizzato solo in minima parte. Nell'arco di quattro mesi (novembre 1943-febbraio 1944) la città di Arezzo è martellata da una decina di bombardamenti aerei angloamericani che riducono interi quartieri ad un cumulo di macerie. Le incursioni si susse-

guono, durante tutto l'inverno, a ritmo incalzante: il 12 novembre, il 2 dicembre, il 15, 17, 18, 22, 27 e 28 gennaio, il 14 febbraio.

«Nella giornata di sabato 22 gennaio - rivela una cauta corrispondenza dalle censuratissime colonne de *La Nazione*, inondate di consolatorie veline sulla tenuta di Cassino - due grosse formazioni di pirati dell'aria hanno sganciato bombe particolarmente sui quartieri popolari della nostra martoriata città. Oltre alle chiese di San Bernardo e di San Pier Piccolo distrutte nelle incursioni, un'altra chiesa, quella di S. Croce, è stata molto danneggiata insieme all'Ospedale Civile. Nemmeno il Camposanto è stato rispettato e nel sacro recinto molte bombe hanno scopercchiato parecchi sepolcri. Anche questa volta si hanno a deplorare molte vittime e ingenti danni. Nella serata di giovedì 27 la città... ha avuto la sua ottava incursione... Il quartiere di Porta Crucifera è stato ancora duramente provato insieme ad abitazioni di alcune vie... Molte bombe sono state scaricate a casaccio nelle campagne...»

Al passaggio del fronte bellico

Tra l'inverno e la primavera del '44 la città si svuota. Terrorizzata dal pericolo di nuove incursioni o costretta dalla perdita della casa, una marea di sfollati e senzatesto si riversa nella campagna circostante e nei centri della fascia collinare, sfamata a malapena da un'economia

agricola ridotta allo stremo. Soltanto nella seconda metà di luglio, spostatosi il fronte verso nord e liberato il capoluogo dai partigiani della brigata «Pio Borri», seguiti a ruota dall'arrivo delle truppe, una parte della popolazione sfollata - quella che dispone ancora di un tetto - può far ritorno in città tra privazioni di ogni genere.

Il bilancio delle distruzioni, di notevole estensione e gravità, è offuscato soltanto da quello delle perdite umane, che tra partigiani combattenti, vittime delle rappresaglie e civili periti sotto il fuoco dei due eserciti ascendono ad 855 caduti.

L'amaro bilancio delle distruzioni

All'indomani della liberazione, la zona attorno alla stazione ferroviaria, bersaglio obbligato dei bombardamenti aerei, è rasa al suolo. La stazione secondaria di Pesciola è resa inutilizzabile dallo scoppio di un enorme convoglio di esplosivi, incendiato e fatto saltare in aria dalle truppe tedesche in ripiegamento. Incalzati dalle formazioni partigiane e sospinti a nord dall'avanzata alleata, i soldati della *Wehrmacht* hanno distrutto qualsiasi impianto di importanza strategica, alternando siste-

matici sabotaggi, saccheggi, feroci rappresaglie contro la popolazione civile. L'opera dei tedeschi e dei repubblicani ha portato a compimento le rovinose conseguenze delle incursioni aeree dell'inverno sulla rete stradale e ferroviaria, i ponti, le condutture dell'acqua e del gas, i cavi elettrici e telefonici, gli impianti di potabilizzazione e di pompaggio dell'acquedotto, le centrali elettriche, i mezzi di trasporto, i magazzini di viveri. I maggiori complessi industriali sono stati messi in ginocchio, anche se l'apparato produttivo artigianale e commerciale, dimostrando insolite doti di vitalità, si risolleverà rapidamente, facendo dell'economia di guerra e della ricostruzione un'occasione di rilancio e di accumulazione. L'antica fonderia Bastanzetti è stata rasa al suolo; analoga sorte ha subito lo stabilimento della Selt-Valdarno. Sconvolti a più riprese non sono in condizione di riprendere il lavoro il Fabbricone, lo zuccherificio, il lanificio di via Petrarca, lo stabilimento orafa («Gori e Zucchi»), le fornaci di laterizi Bisaccioni ed una lunga serie di aziende produttive di varie dimensioni.

Non meno desolante appare la situazione degli impianti civili e degli edifici a carattere pubblico. Le bombe alleate - a cui si sono aggiunti, al passaggio del fronte, i colpi dell'artiglieria tedesca ed una incursione della

Luftwaffe - hanno colpito l'Ospedale civile e quello psichiatrico, il cimitero, il laboratorio di igiene, la cantina sperimentale, l'istituto magistrale, il convento di Badia, il palazzo Pretorio, le sedi della Banca d'Italia, della Banca Mutua, del Monte dei Paschi e della Banca Toscana, il Politeama, il Teatro Petrarca, le caserme militari, il carcere giudiziario. La zona del Poggio del Sole, sede del palazzo del Governo, della Questura e del Genio Civile, è sconvolta. Chiese di notevole interesse artistico sono state centrate dagli ordigni esplosivi; gravi danni ha subito il convento di S. Bernardo, sede del museo archeologico. Il fabbricato della GIL è inutilizzabile. Lo stadio «Mancini» impraticabile per il crollo delle tribune e delle mura, oltre che per i crateri delle esplosioni, tra i quali spunta anche lo scheletro di un vagone ferroviario, scagliato nel campo di gioco dalla furia di un bombardamento contro la vicina stazione.

Altrettanto disastrosa appare la situazione degli alloggi, che conferisce al quadro generale una nota di particolare drammaticità. Interi comparti, soprattutto nei quartieri di Colcitrone e Santo Spirito, sono stati devastati, sconvolti dalle esplosioni, cancellati dalla topografia cittadina. Una buona metà delle abitazioni è rimasta sinistrata; 10 mila persone rimangono senza tetto nonostante l'immediata requisizione di tutti i locali disponibili.

Finanziamenti per la ricostruzione

«La situazione del territorio adiacente la città - testimonia un resoconto comunale dedicato all'opera di ricostruzione - non era meno tragica: le distruzioni per offesa aerea alleata, i saccheggi compiuti dall'esercito in ritirata, lo sconvolgimento delle strade per il passaggio dei grossi carri militari, l'abbattimento di ogni più piccolo ponte, l'abbandono dei campi sui quali, ancora in, agosto, il grano non era stato mietuto, le rilevanti razzie ed uccisioni di bestiame, il danno prodotto dalle artiglierie... e dalle prolungate soste di truppe di ogni nazionalità, davano all'agro di Arezzo... un'aspetto di paese desolato».

Per la rilevanza dei danni subiti, Arezzo verrà inclusa nel 1945 (con un decreto luogotenenziale confermato l'anno successivo) tra i centri distrutti, tenuti all'adozione di un piano di ricostruzione ed ammessi a speciali finanziamenti. L'opera di ricostruzione, dilatatasi nel tempo fino agli anni Cinquanta, finirà così per intrecciarsi con gli studi per la redazione del primo piano regolatore postbellico che vedrà la luce nel 1953.

Domani il consiglio comunale affronta la discussione sul Piano Regolatore Generale della città, edizione 1987. È il piano del 2.000. Con le due pagine che pubblichiamo oggi concludiamo la ricostruzione dell'ultimo secolo di storia urbanistica aretina, proposta ai nostri lettori, in edizione rivista ed aggiornata, attraverso la serie di articoli pubblicati da Franco Rossi sulle colonne di *Notiziario Turistico*.

Crediamo di aver fatto cosa gradita con questi servizi che ci hanno accompagnato negli ultimi 15 giorni. Non possiamo che ringraziare l'autore della ricerca, Franco Rossi, che molto cortesemente e con molta tempestività si è prestato all'aggiornamento di una parte dei testi, e l'Ente provinciale per il Turismo, editore del *Notiziario Turistico*, dal quale abbiamo tratto anche il materiale illustrativo.

Momenti della vicenda urbanistica aretina

*Riemerge dalle macerie della guerra il problema della pianificazione urbana. L'intreccio tra la stesura del nuovo PRG e l'adozione del Piano di ricostruzione. Il Piano Cassi-Cetica-Mercantini
Le previsioni per S. Spirito e Colcitrone*



Difficile ricostruzione sulle macerie belliche

di Franco Rossi

«La mancanza di un Piano Regolatore avrebbe arrecato troppi danni alla città, dato che l'iniziativa privata avrebbe potuto sbizzarrirsi senza criterio uniforme, durante l'opera di ricostruzione, specialmente per quanto riguarda le zone maggiormente colpite dalla guerra. Per questo il Comune ha provveduto alla redazione... di un Piano di Ricostruzione e Risana-mento dei quartieri di S. Spirito, di Colcitrone e generale dell'abitato».

La consapevolezza che sull'ope-
ra di ricostruzione postbellica si
gioca buona parte del futuro
urbanistico cittadino si fa strada
rapidamente, all'indomani della
liberazione dall'occupante nazi-
fascista, tra i componenti della
ricostituita amministrazione civi-
ca aretina. Il problema della
pianificazione, messo tra paren-
tesi per tutto il corso degli anni
Trenta, torna in primo piano
alla caduta del regime, portato
in superficie delle devastazioni
provocate dai bombardamenti
aerei, dal passaggio del fronte,
dai sistematici sabotaggi delle
truppe tedesche in ripiegamento
verso la *Linea Gotica*.

Con le ferite del conflitto, anco-
ra aperte e sanguinanti, i nuovi
amministratori locali si sono
trovati a fare i conti fin dal
luglio 1944, quando la liberazio-
ne del capoluogo da parte dei
partigiani della «Pio Borri» e
l'arrivo dell'esercito alleato ha
consentito alle forze antifasciste
raccolte nel *Comitato Provinciale
di Liberazione Nazionale* di
insediare il Sindaco ed il Prefet-
to e di farli accettare oborto
collo, segnando un precedente
di notevole significato politico,
alle autorità militari alleate.

La sinistra alla guida del governo locale

La prima Giunta municipale
democratica, guidata dall'azio-
nista Antonio Curina, presiden-
te del CPLN, e composta da
esponenti dei partiti comunista,
socialista, liberale e democratico
cristiano, nonché del partito
d'azione e delle formazioni par-
tigiane combattenti, resta in ca-
rica, con qualche rimaneggia-

mento, fino alle elezioni ammi-
nistrative del 10 marzo 1946,
che segnano un netto successo
delle forze di sinistra inauguran-
do una tendenza destinata a
stabilizzarsi, seppure con una
diversa ripartizione del consenso
elettorale tra socialisti e comuni-
sti, nel successivo quarantennio.
La maggioranza espressa dalla
consultazione del 1946 (PCI,
PSI, Concentrazione Repubbli-
cana) è diretta per circa due
anni dall'ingegner Enrico Grazi,
primo di una lunga serie di
sindaci socialisti. Nel febbraio
1948, avendo questi accettato la
candidatura alla Camera, la ca-
rica di Sindaco viene assunta da
Santi Galimberti, che la manter-
rà fino al turno elettorale del
1951, quando sarà sostituito
dal dottr Ivo Barbini.

A partire dall'estate del 1944,
dunque, una nuova leva di
amministratori, provenienti in
gran parte dalle fila della cospira-
zione politica e dalle forma-
zioni partigiane, occupa il vuoto
politico e istituzionale creato dal
crollo del regime e dalla sconfit-
ta militare tedesca, raggiunge le
maggiori cariche del potere loca-
le, assume l'impegno gravoso di
ricostituire a normali condizioni
di esistenza una città semidi-
strutta, affamata, sottoposta al-
l'autorità parallela dei comandi
alleati, diffidenti nei confronti
del movimento partigiano e del-
le ricostituite organizzazioni del-
la sinistra.

Il ripristino dei servizi essenziali

I primi febbrili mesi di attività
sono inevitabilmente assorbiti
dal ripristino dei servizi pubblici
essenziali - approvvigionamento
idrico, condutture fognanti,
energia elettrica, reti stradale e
ferroviaria, ospedali, scuole -
dalla sistemazione dei senzatetto
nei pochi alloggi sfuggiti alle
requisizioni dei comandi alleati,
dal reperimento di generi ali-
mentari in un'economia agricola
stremata e saccheggiata dal mer-
cato nero. Ma il problema della
ricostruzione non tarda ad im-
porsi come il principale terreno
di confronto tra la sinistra poli-
tica, ascesa al governo locale
sull'onda di una potente spinta
al cambiamento, e la destra
economica, costituita da una
borghesia commerciale e profes-
sionale che nel mutamento di
regime e nelle disastrose conse-
guenze della guerra vede aprirsi
larghi margini di speculazione e
di saccheggio. I reali rapporti di
forza all'interno della società
aretina (e nazionale) faranno
spesso pendere la bilancia dalla
parte di quest'ultima. Il peso

assunto dall'iniziativa privata
nell'opera di ricostruzione deter-
minerà così non solo taluni
aspetti (certo non i migliori)
dell'assetto urbanistico cittadi-
no, ma anche la formazione, tra
la fine degli anni Quaranta ed il
decennio successivo, di consi-
stenti profitti, destinati ad una
forte espansione del settore
commerciale ed all'impianto del-
le prime attività manifatturiere a
scala industriale.

Il fenomeno, nell'Italia del do-
poguerra, ha dimensioni nazio-
nali. In tutto il Paese la rico-
struzione presenta una forte
componente «privata» e «spon-
tanea», attivatasi non appena
passata la linea del fronte e tesa
a ricalcare gli insediamenti pre-
sistenti portandoli ad un estre-
mo grado di saturazione. Cossi-
ché al Governo Bonomi sembra
ragionevole mettere temporanea-
mente da parte la legge urbanis-
tica del 1942 ed istituire, con il
decreto luogotenenziale
1.3.1945, uno strumento di pia-
nificazione semplificato, che
consenta di stabilire nuovi ali-
neamenti prima che la ricostru-
zione di compia in modo incont-
rollabile.

Accantonata la legge urbanistica

Il nuovo strumento - il *Piano di
ricostruzione* degli abitati dan-
neggiati dalla guerra - è sottopo-
sto a procedure di approvazione
molto più rapide del consueto e
presenta un contenuto tecnico
più limitato dello stesso pro-
gramma di fabbricazione. In tal
modo i progetti possono essere
stesi in tempi brevissimi da
professionisti locali, contenere

generiche indicazioni planivolumetriche variabili in sede di rilascio delle licenze edilizie, prescindere da qualsiasi supporto di pianificazione complessiva, come uno schema di zonizzazione funzionale o un disegno della rete viaria. Il risultato, nel giro di pochi anni, è la stesura di 455 piani regolarmente approvati dal Ministero dei Lavori Pubblici che adotta un'ottica ed un criterio di giudizio molto vicini a quelli di una sanatoria generalizzata.

Da questo punto di vista il Comune di Arezzo si muove in anticipo rispetto alla normativa nazionale, e con maggiore larghezza di vedute. Pur tra lentezze, ritardi, pastoie finanziarie e procedurali che finiranno per dilatarne i tempi verso gli anni Cinquanta, l'opera di ricostruzione cittadina procede infatti in parallelo con l'elaborazione di un nuovo Piano regolatore generale.

Fin dal dicembre 1944, a cinque mesi dal suo insediamento, la Giunta municipale attiva la commissione edilizia allo scopo di giungere alla stesura di un nuovo *Piano regolatore edilizio e di ampliamento* che aggiorni e sostituisca l'abortito PRG del 1935, dotando la città di uno strumento urbanistico generale a cui ancorare la crescente domanda di riedificazione. La commissione si mette al lavoro, focalizzando la sua attenzione sulla zona interna alle mura. Un mese più tardi, come abbiamo visto, viene redatto il decreto sui Piani di ricostruzione. La portata del provvedimento non passa inosservata: ai primi di maggio 1945 un gruppo di «giovani ingegneri e architetti artini» presenta al Municipio un memoriale con cui propone di istituire

una speciale commissione per lo studio e la compilazione del nuovo Piano regolatore, composta esclusivamente di «tencici responsabili» (leggi professionisti privati), esautorando la commissione edilizia comunale e relegandola ad una nebulosa funzione di controllo.

Braccio di ferro tra pubblico e privato

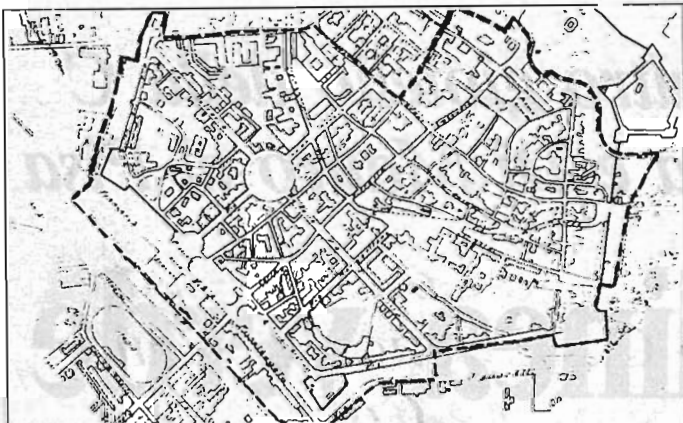
L'amministrazione comunale resiste alle pressioni e conferma la sua fiducia nel lavoro della commissione edilizia, che decide di orientare verso la rapida stesura di un Piano di ricostruzione. Ai professionisti cittadini (ed alle forze economiche che dietro di loro cominciano ad affacciarsi sulla scena) promette invece ascolto ed attenzione *dopo* il completamento del progetto.

Ma nel giro di qualche mese il contrasto si smorza, i toni di attenuano e gli amministratori decidono di lanciare un ponte assai largo in direzione delle locali forze professionali. Già a luglio, non appena messi in pubblicazione i primi elaborati del progetto di Piano regolatore, la Giunta delibera di aggregare alla commissione edilizia, in vista della stesura definitiva del PRG, dieci nuovi componenti. Della pattuglia fanno parte alcune figure destinate a lasciare una traccia nella successiva scena urbanistica aretina: l'architetto Mario Mercantini (progettista dei due successivi Piani regolatori), gli ingegneri Alberto Ceccherelli (che sostituirà Donato Bizzelli nell'incarico di ingegnere capo del Comune), Francesco Prosperi, Giorgio Cantucci, Danilo Rupi, Oreste

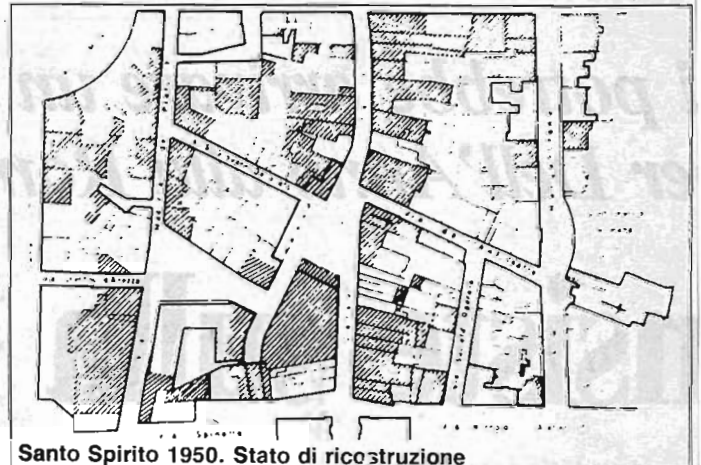
Borgia, Fosco Ricci. Ed è solo il primo passo. A novembre la stesura del piano di ricostruzione viene definitivamente stralciata dallo studio del PRG e affidata a tre progettisti esterni: l'ingegner Ubaldo Cassi, già componente della commissione giudicatrice del concorso del 1929 e progettista del PRG del 1935, e gli architetti Aurelio Cetica e Mario Mercantini. Non passerà molto tempo prima che i tre urbanisti assumano un peso determinante anche all'interno della commissione edilizia, che sta proseguendo il lavoro di elaborazione del Piano regolatore. Una deliberazione del Consiglio comunale finirà per affidare loro, nel luglio 1946, anche la stesura del nuovo PRG, che tra alterne vicissitudini vedrà la luce soltanto nel 1953.

Si vara il Piano di ricostruzione

Assai più brevi si riveleranno i tempi di progettazione del Piano di ricostruzione. L'inserimento dell'abitato di Arezzo nel 4° elenco dei Comuni obbligati ad adottare il Piano, pubblicato con un decreto ministeriale del 5.12.1945, spinge sia l'amministrazione comunale che i tre incaricati a bruciare i tempi. Un semestre più tardi, il 23 agosto 1946, il Consiglio comunale può prendere visione - approvandolo con un solo voto contrario - del *Piano di ricostruzione del quartiere di Colcitrone e S. Spirito*. Dai due rioni cittadini bersagliati dall'aviazione alleata il programma di ricostruzione prende il nome, ma non l'estensione. In realtà le previsioni del Piano vengono applicate ai due terzi



Arezzo 1946. Il perimetro di applicazione del Piano di ricostruzione



Santo Spirito 1950. Stato di ricostruzione

della città, cioè alla zona delimitata dal Prato, dalle mura orientali, dalla ferrovia Firenze-Roma, dai Bastioni del Poggio e della Parata, da via Porta Buia, via Cavour, via Cesalpino, via dell'Orto. Dalla perimetrazione, che a sudovest si estende oltre la stessa cerchia delle mura medicee, restano fuori soltanto le zone di S. Lorentino e S. Clemente. Depositato a termini di legge nell'ottobre 1946, il Piano suscita soltanto sei opposizioni, sulle quali il Comune formula le proprie controdeduzioni soltanto un anno più tardi, nell'ottobre 1947. Occorrerà poi un altro anno per ottenere l'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici, concessa con decreto del 22 ottobre 1948.

Alle lungaggini procedurali si sommeranno infine le difficoltà di finanziamento delle opere di ricostruzione e di risanamento di competenza del Comune (strade, piazze, verde, fognature, edifici pubblici), che faranno ben presto saltare il termine di due anni originariamente assegnato per l'esecuzione del Piano. Nel 1949 l'ufficio tecnico municipale valuta la spesa per la sistemazione delle principali aree pubbliche e per le indennità da corrispondere ai privati per l'acquisto dei terreni o fabbricati da demolire in 180 milioni di lire. Le pressanti richieste di finanziamento statale (o di compartecipazione dello Stato con rimborso trentennale da parte del Comune) non ottengono alcun risultato nonostante che dai banchi del Consiglio si levino voci di indignata condanna delle condizioni in cui versa la popolazione del centro storico. Soltanto nel 1953 - a nove anni di distanza dal passaggio del fronte - l'amministrazione comunale

otterrà dal Governo centrale lo stanziamento di 50 milioni (un quarto della somma preventivata) e la disponibilità del Genio Civile per l'esecuzione delle opere.

Il 2 maggio 1953 il Consiglio comunale può così finalmente approvare il 1° stralcio del Piano di ricostruzione, suddiviso tra i quartieri di S. Spirito e Colcitrone.

All'interno di quest'ultimo rione le macerie delle case crollate mostreranno ad un paio di generazioni postbelliche le ferite inferte alla città dalle incursioni aeree dell'inverno 1943/44.

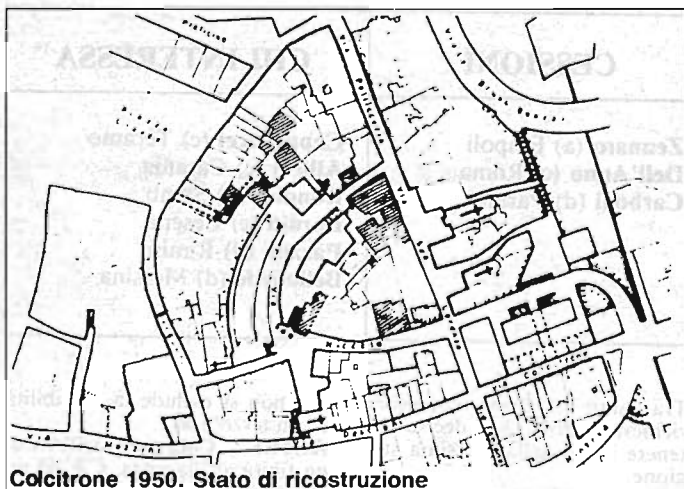
Difficile controllo sull'attività privata

Lentezze procedurali e difficoltà finanziarie limitano dunque seriamente l'intervento della mano pubblica nell'opera di ricostruzione, per quanto il Comune disponga fin dal 1946 di un Piano a cui far riferimento, pur in attesa dell'approvazione formale, nel rilascio delle licenze edilizie e nel coordinamento degli interventi settoriali messi in atto dal genio Civile, dalle Ferrovie dello Stato, dall'Anas, dalla Provincia. L'attività edilizia privata, intralciata durante l'amministrazione del CLN dalle difficoltà di rifornimento dei materiali, ma decollata a partire dal 1946, diviene quindi la principale protagonista dell'opera di ricostruzione cittadina, verso la quale convoglia, con intento apertamente speculativo, buona parte delle risorse accumulate negli anni a cavallo del conflitto. L'edificazione di nuovi fabbricati ed il risanamento di edifici lesionati presentano nel

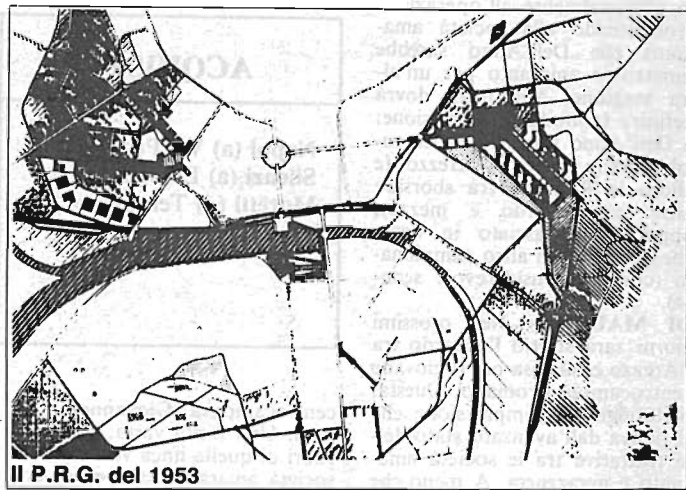
corso del quinquennio 1946/50 un andamento in costante ascesa, globalmente quantificabile nella realizzazione di 2.585 nuovi vani. Per la maggior parte di tratta di edifici ricostruiti, o edificati ex novo in zone già urbanizzate, con sfruttamento intensivo dei suoli disponibili, volumetrie considerevoli in rapporto alle superfici ed al corredo infrastrutturale, criteri estetici assai sbrigativi e comunque subordinati all'immediata convenienza economica. Attraverso la propria commissione

edilizia il Comune tenta con alterni risultati di compiere un'opera di coordinamento, di uniformare i criteri e le tipologie, di salvaguardare la compatibilità estetica delle nuove costruzioni con l'ambiente urbano circostante. Molto spesso, per la sua stessa ammissione, finisce per soggiacere alle «necessità di ordine economico» dei privati, antepoendo il controllo sui requisiti igienico-sanitari dei nuovi stabili a quello sulle caratteristiche formali o sull'impatto urbanistico. La zona meridionale della città, compresa tra via Garibaldi e la linea ferroviaria vede completarsi in questo periodo, oltre ogni ragionevole limite, l'opera di saturazione edilizia inaugurata un secolo prima con l'apertura di via Guido Monaco e proseguita a ritmo sostenuto durante il ventennio fascista.

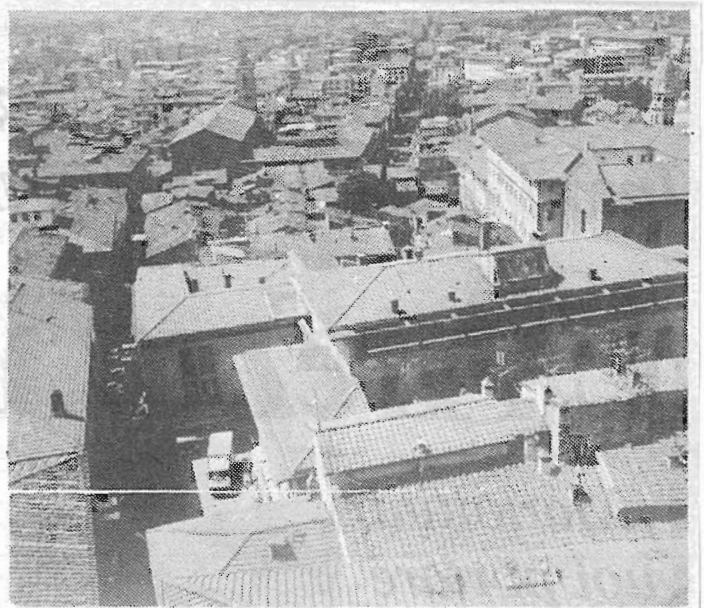
Alla soglia degli anni Ciquanta la crisi degli alloggi - esplosa nell'immediato dopoguerra con dimensioni catastrofiche - può dirsi, se non risolta, fortemente contenuta. Un peso considerevole, su questo versante, ha esercitato l'attività dell'Istituto case popolari, che non si è limitato a ripristinare il proprio patrimonio immobiliare danneggiato,



Colcitrone 1950. Stato di ricostruzione



Il P.R.G. del 1953



ma ha avviato un vasto programma di nuova edificazione.

Drenaggio di risorse verso Santo Spirito

Il quartiere dove le previsioni del Piano di ricostruzione trovano una rapida e lineare realizzazione è senz'altro quello di S. Spirito, reso appetibile all'iniziativa privata dalla spiccata vocazione commerciale. Attraversata da un fitto groviglio di piccole strade trasversali, contornate da fabbricati di ridotte dimensioni e scarsa salubrità, la zona compresa tra via Guido Monaco e via Margaritone ha subito, per l'estrema vicinanza agli impianti ferroviari, ingenti devastazioni nel corso delle incursioni aeree. I varchi aperti dai bombardamenti hanno cancellato interi isolati, distruggendo o danneggiando irrimediabilmente la maggior parte degli edifici. Il lavoro di ricostruzione, nel quale il Comune intavola un volano per la ripresa economica cittadina, si presta quindi ad un'operazione di parziale rinnovamento urbanistico, che adegui il tessuto edilizio e viario alle mutate esigenze di una città moderna, attiva, dinamica. Il Piano prevede perciò la soppressione di due traverse di via Madonna del Prato (via di Santa Croce e via del Cacciatore) sostituite dal discutibile complesso di *imbuti comunicanti* di Piazza S. Jacopo e Piazza Risorgimento: due slarghi dall'incerta forma triangolare che le altezze degli edifici circostanti trasformeranno presto in squalidi pozzi.

La progettazione del *quartiere degli affari*, visualizzata anche in un plastico in scala 1:100 con cui i progettisti hanno fissato le caratteristiche principali dei nuovi edifici, incontra il favore delle forze economiche cittadine, che ne avviano rapidamente la realizzazione. Il Comune, da parte sua, si impegna nella sistemazione delle aree a destinazione pubblica, ostacolata dal fatto che *«la convinzione del futuro avvenire della zona ha già sollevato gli appetiti di numerose persone facendo notevolmente elevare le richieste che impediscono... di effettuare serene e amichevoli valutazioni»*. All'inizio degli anni Cinquanta, comunque, la ricostruzione del quartiere commerciale è pressoché terminata.

Le antiche piaghe di Colcitrone

Assai più tormentato e difficile appare, fin dagli anni dell'immediato dopoguerra, il risanamento del quartiere di Colcitrone, dove le distruzioni belliche hanno riaperto piaghe sociali ed urbanistiche di antica data, affrontate con molte parole e pochi fatti nel corso del ventennio e ripresentatesi nel loro aspetto più esacerbato di fronte ai pianificatori della ricostruzione. Nell'impianto edilizio del quartiere, traboccante di case malsane e sovraffollate, i bombardieri alleati hanno scavato ferite profonde, devastanti, impietose. Gli isolati compresi tra via S. Lorenzo e via Mazzini, quelli fiancheggiati ai due lati di via S. Niccolò, quelli compresi tra Borgunto e via Mazzini, sono ridotti ad una accozzaglia di ruderi pericolanti. Le esplosioni hanno compromesso la stabilità di centinaia di edifici non direttamente colpiti dagli ordigni, ma lesionati dai movimenti del terreno. Le reti stradale, idrica, fognante, già preca-

rie prima del conflitto, sono sconvolte. La popolazione, nella stragrande maggioranza priva di reddito, di lavoro, di qualsiasi capacità di ripresa individuale, affolla le schiere di senzatetto, dei disoccupati, dei disperati senza prospettive.

Nella stesura del Piano di ricostruzione del quartiere, i progettisti inseriscono alcune modificazioni strutturali, come il diradamento edilizio, la creazione di una nuova area verde (la futura piazzetta di S. Niccolò), la ristrutturazione dell'intero comparto di via Colcitrone. Ma l'opera di risanamento della zona richiederebbe mezzi - giuridici, normativi, finanziari - che vanno ben oltre la portata del Piano del 1946. Gli oltre 300 milioni di lire preventivati dagli urbanisti municipali per la realizzazione delle opere più urgenti (pubbliche e private) non affluiranno mai verso la sommità del colle. Se il Comune metterà mano con estrema lentezza al ripristino degli impianti e dei servizi collettivi, l'iniziativa privata disartererà clamorosamente il centro antico della città, che non presenta le prospettive di lucro (in termini di volumetrie, di tipologie edilizie, di costo degli interventi) individuabili a valle, nel quartiere di S. Spirito e nella direttrice di Saione.

Con il suo carico di problemi irrisolti, il centro storico aretino continuerà così a rappresentare uno spinoso terreno di confronto per i successivi programmi urbanistici aretini, che attraverso i Piani regolatori del 1953, 1959, 1962 e 1965 modeleranno il volto della città contemporanea.

Fine.

I precedenti articoli, originariamente apparsi su Notiziario Turistico nn. 103/114 (Gennaio/Dicembre 1985), sono stati pubblicati dal Corriere Aretino in data 13, 14, 18, 20, 23, 25 e 27 giugno 1987.

Riproduzione fotostatica - Luglio 1987