

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

0111



# TeMA

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

*UNITA' D'ITALIA  
E MOBILITA'*



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

TeMA  
01.11

# TeMA

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

Volume 4 | Numero 1 | marzo 2011



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

### **Direttore Responsabile**

Rocco Papa, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Iscritto all'Ordine Regionale dei Giornalisti della Campania  
Elenco Speciale n. 5260

### **Comitato scientifico**

Luca Bertolini, Universiteit van Amsterdam, Paesi Bassi  
Virgilio Bettini, Università Iuav di Venezia, Italia  
Dino Borri, Politecnico di Bari, Italia  
Enrique Calderon, E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Spagna  
Roberto Camagni, Politecnico di Milano, Italia  
Robert Leonardi, London School of Economics and Political Science, Regno Unito  
Raffella Nanetti, College of Urban Planning and Public Affairs, Stati Uniti d'America  
Agostino Nuzzolo, Università di Roma Tor Vergata, Società Italiana Docenti di Trasporto, Italia

### **Redazione**

Carmela Gargiulo, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Adriana Galderisi, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Romano Fistola, Dipartimento di Ingegneria - Università degli Studi del Sannio  
Giuseppe Mazzeo, ISSM CNR - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Rosaria Battarra, ISSM CNR - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Cristina Calenda, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Daniela Cerrone, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Andrea Ceudech, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Rosa Anna La Rocca, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Enrica Papa, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

### **Rivista edita da**

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli "Federico II"

ISSN: 1970-9870  
Chiuso in redazione nel marzo 2011

Autorizzazione del Tribunale di Napoli n. 6 del 29 gennaio 2008

### **Sede:**

Università degli Studi di Napoli "Federico II"  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Piazzale Tecchio, 80 - 80125 Napoli

**Sito web:** [www.tema.unina.it](http://www.tema.unina.it)

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

### **Open Access:**

È disponibile una versione on-line della rivista all'indirizzo <http://www.tema.unina.it>. La decisione di fornire accesso aperto e immediato ai contenuti della rivista consente di rendere le ricerche disponibili liberamente al pubblico aumentando così i livelli di conoscenza.

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

**OSSERVATORI**

**Web**  
*a cura di Cristina Calenda*  
I grandi eventi: opportunità di riqualificazione urbana

**Pubblicazioni**  
*a cura di Andrea Salvatore Profice*  
Città e mobilità in Italia dal 1861 ai giorni nostri

**Normativa**  
*a cura di Giuseppe Mazzeo e Cristina Calenda*  
Evoluzione della normativa urbanistica:  
la frammentazione dopo l'omogeneità

**Pratiche urbanistiche**  
*a cura di Fiorella de Ciutiis*  
La pianificazione urbanistica dopo l'Unità d'Italia:  
alcuni esempi

**Roma**  
*a cura di Daniela Cerrone*  
Il Piano Strategico di Roma Capitale

**News ed eventi**  
*a cura di Rosa, Alba Giannoccaro*  
I "150 anni" per l'infrastrutturazione del territorio

**AUTORI**

Profili degli autori

**REVIEWS**

**Web**  
*ed. Cristina Calenda*  
Mega Events: Opportunity of urban Requalification

**Book Review**  
*ed. Andrea Salvatore Profice*  
Cities and Mobility in Italy from 1861 to Today

**Laws**  
*eds. Giuseppe Mazzeo and Cristina Calenda*  
Evolution of the Urban Planning Rules:  
the Fragmentation after the Homogeneity

**Urban Practices**  
*ed. Fiorella de Ciutiis*  
Urban Planning after the Unification of Italy:  
Some Examples

**Rome**  
*ed. Daniela Cerrone*  
The Strategic Plan of Roma Capitale

**News and Events**  
*ed. Rosa, Alba Giannoccaro*  
The "150 Years" for Infrastructuring the Territory

79

83

87

91

95

99

103

**AUTHORS**

Authors' Profiles



# Pratiche urbanistiche

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

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

a cura di Fiorella de Ciutiis

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

#### In questo numero

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

La commissione aveva infatti chiesto una migliore distribuzione di giardini e

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



### Referenze immagini

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

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

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

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

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

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

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

**TeMA è il bollettino trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMA<sub>Lab</sub> del Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II". La rivista propone ricerche, sperimentazioni e contributi che affrontano con un approccio unitario i temi dell'urbanistica, della mobilità e dell'ambiente. La rivista si articola in quattro sezioni: ricerche, sperimentazioni, contributi e osservatori.**

**TeMA is the official journal of the TeMA Research Group of the Urban and Regional Planning Department of the University "Federico II", Naples. The journal seeks to encourage debate about the integration of urban, mobility and environmental planning. The journal is articulated into four sections: researches, applications, focuses, reviews.**

**Di.Pi.S.T. - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli "Federico II", Piazzale V. Tecchio 80 Napoli  
<http://www.dipist.unina.it>**

**TeMA<sub>Lab</sub> - Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente  
Università degli Studi di Napoli "Federico II", Piazzale V. Tecchio 80 Napoli  
<http://www.dipist.unina.it/ricerca/temalab.htm>**

**[www.tema.unina.it](http://www.tema.unina.it)  
[redazione@tema.unina.it](mailto:redazione@tema.unina.it)**