

GOVERNARE L'EMERGENZA
PER RILANCIARE IL MUNICIPALISMO
Il podestà Agnoli e il PRG del 1944-1945

Pier Giorgio Massaretti

PER UNA SINTETICA PERIMETRAZIONE DELLA RICERCA

Nel rispetto dell'impegno assegnatomi, anch'io voglio partecipare attivamente alla delineazione di quell'epocale affresco di un secolo della storia di Bologna che questa ricerca globalmente si propone, concentrando tuttavia la mia indagine su di un evento urbanistico-progettuale quasi sconosciuto: l'emanazione del *Progetto di massima per Piano regolatore generale* della città di Bologna datato 1944, ed elaborato durante i quattrocento giorni del mandato podestarile di Mario Agnoli.

Tuttavia, per le dimensioni che mi sono proposto e, di contro, per l'esigenza di esaustività scientifica della ricerca, debbo rimandare a un pacchetto (accreditato anche se non voluminoso) di ricerche più strettamente «storico-amministrative» il compito di illustrare le specificità del contesto storico della Bologna degli anni 1943-1945, occupata dalle truppe tedesche e governata da una Giunta della Repubblica sociale italiana, e in cui tale evento ha preso materialmente vita¹.

Con tali insigni precedenti - e sostenuto da vicino dal puntuale rendiconto postumo e autobiografico dello stesso Agnoli sulla sua podesteria², mi sarà concesso di non addentrarmi nell'illustrazione dettagliata della complessa articolazione delle politiche podestarili per la «città aperta»³, per individuarne invece, se pure esemplarmente, gli obiettivi strategici forti che le hanno profondamente differenziate dalla critica condizione «di emergenza e grande confusione»⁴ in cui versavano generalmente il resto delle municipalità nazionali, ma di seguito anche per fissarne - questo l'obiettivo di fondo della mia riflessione interpretativa - i loro possibili indotti sul «racconto urbanistico» del Piano regolatore del 1944⁵.

Ho assunta il 18 settembre [1943] l'Amministrazione del Comune in un momento davvero cruciale, reso poi ancora più difficile sia dai fatti dolorosi dell'8 settembre che dalle tragiche incursioni del 25 settembre e del 5 ottobre [...]. Ho dovuto dapprima fare ogni sforzo per richiamare al lavoro la mano d'opera e al funzionamento dei diversi uffici, e successivamente affrontare il problema degli autotrasporti per approvvigionare la città, dato che le ferrovie avevano cessato di funzionare. Superata questa prima fase, l'attività amministrativa del Comune è stata inquadrata nel tempo e nelle necessità attuali. Siamo in guerra e il fattore e le esigenze militari hanno la prevalenza sugli aspetti della vita civile. E ovvio peraltro che alcuni aspetti della vita civile vanno

curati di pari passo avendo la stessa importanza di quelli militari [...]. Pertanto ci si è particolarmente rivolti a potenziare le iniziative a tutela dei cittadini e dei militari e cioè, in primo luogo, immediato intervento e coordinamento delle apposite squadre per il ripristino dei servizi pubblici [...]; in secondo luogo, opere di difesa per la cittadinanza, nell'eventualità di future deprecabili incursioni [...]. La città [...] deve proseguire la sua vita e disporre quindi di quei servizi [...] che possano garantire, oltre l'integrità del singolo individuo, anche lo svolgersi di una normale attività urbana. Il potenziamento di tali opere di difesa e di assistenza, perdurando lo stato di guerra, costituirà, com'è naturale, la parte preminente dell'attività della Civica Amministrazione⁶.

Una dichiarazione programmatica esemplare, da cui

si evincono con chiarezza sia gli orientamenti che presiedono al governo della città in guerra da parte del neopodestà, sia i principali ambiti dell'intervento comunale. E infatti lo sforzo di «garantire [...] lo svolgersi di una normale attività urbana», il principio ispiratore dell'attività della nuova dirigenza podestarile [...] con la rimessa in funzione e dell'assicurazione alla città dei servizi essenziali (trasporti, erogazione del gas e dell'acqua, manutenzione delle strade) e dal perfezionamento e dal potenziamento delle rete assistenziale comunale⁷.

Un'articolata dotazione, quest'ultima, capace di investire «reticolarmente» una gamma estesissima di esigenze/urgenze civiche e urbane, e che Agnoli - nel suo testo del 1975 - con puntualità presenta nel nutrito capitolo centrale «Previdenze», alternando evocativamente il testo scritto con una grande quantità di immagini fotografiche, appositamente elaborate durante lo svolgersi dei servizi stessi, per illustrare «agli organi superiori», e per promuovere sulla stampa cittadina la divulgazione di tali offerte⁸.

Una riflessione a parte merita poi l'attenzione che la podesteria ha prodigato in merito al patrimonio immobiliare, storico e artistico della città; attenzione alla quale Agnoli ha dedicato l'intero terzo capitolo, «Salvaguardia dei beni culturali e dei tesori artistici della città», del suo volume autobiografico, illustrandolo con le drammatiche immagini dell'Archiginnasio bombardato, o addirittura impiegando il «Triste fotomontaggio della città a seguito delle rovine della guerra», per aprire il volume. Un'attenzione per la tutela del patrimonio culturale della città e del suo territorio («per conservare i pregevoli beni culturali d'Italia»⁹), la promozione e la valorizzazione del patrimonio di saperi e conoscenze che da sempre hanno connotato la cultura



Piano regolatore generale della città di Bologna, 1944-1945.
Planimetria generale (stralcio dell'area centrale).
Eliocopia acquerellata. ACCB

urbana di Bologna - *Alma Mater Studiorum* -, e che hanno addirittura rappresentato il dichiarato elemento scatenante «per la dichiarazione di Bologna "città aperta"».

La fitta trama di azioni e/o opzioni messe in atto nel pur breve periodo della gestione comunale di Agnoli, fa trasparire con chiarezza l'intrinseca articolazione dell'efficiente modello di gestione amministrativa materialmente attivato, a riscontro della

ineludibile, crescente complessità dei problemi del contesto urbano e alla necessità di governare, sia pure autoritariamente, lo sviluppo della funzione urbana, indotto dalle trasformazioni dei tardi anni '30¹⁰.

Un'operativa strategia «di scala», quest'ultima, che aveva contemporaneamente meditato, da una parte sul dibattito nazionale in corso sul problema della «grande città» - l'irrisolto conflitto «ruralesimo *versus* urbanesimo», ovvero la spettacolare retorica delle «città milionarie» -, soprattutto in relazione alla formalizzazione delle politiche di controllo autoritario della complessità urbana, ma anche (e più da vicino) sull'attestato insuccesso del decennale dibattito sulla «Grande Bologna»¹¹. Un aggrovigliato conflitto, quest'ultimo, che trovò tuttavia, proprio nell'emergenza bellica, un suo carattere coagulante: quell'elemento di fulcro che fu in grado di scatenare un diverso senso della prassi programmatoria cittadina, in una direzione nient'affatto emergenziale, e che puntava sulla «ricostruzione» come un'unificante opzione di rilancio dei processi di identità urbana, in una Bologna ancora belligerante.

L'appassionata (e programmatica) dichiarazione di Agnoli, «La città [...] deve proseguire la sua vita», illumina felicemente la specificità assunta dal modello civico, messo in cantiere in quella critica congiuntura: le procedure destinate, cioè, a una gestione «concertata» dei deficit di sussistenza e assistenza della città; procedure fatte di una condivisione e corresponsabilizzazione degli impegni finanziari richiesti, assieme a un poderoso sforzo di investimento in quelle risorse umane protagoniste della «rinascita della città». Uno scenario strategico in cui si consolidò l'esigenza di un capace coordinamento da parte di un illuminato «dirigismo municipalista»¹²; cioè il preannuncio e il consolidamento, lento ma progressivo, di una nuova classe dirigente legittimata istituzionalmente dal credito fiduciario che emergeva dalla sua capacità di dare risposte; in grado di condividere il peso della decisione politica, il senso di

responsabilità civica, con una sensibilità diffusa per la conservazione fisica e il rilancio culturale della propria città, mortificata dalla catastrofe della guerra.

All'interno di questo quadro esigenziale consolidato, la crescente responsabilità che era richiesta all'Amministrazione cittadina per il controllo e insieme per la promozione delle dinamiche socio-economiche locali - e la loro ricaduta di interesse sulla città -, si andava intrinsecamente consolidando la necessità di un'apposita strumentazione, destinata specificatamente al controllo programmatico e pianificatorio dello sviluppo urbano: il Piano regolatore. E proprio da questo punto - prima di passare a illustrare nei punti successivi, specificità, anomalie e/o omologazioni del «progetto di massima» per il Piano regolatore di Bologna del 1944 -, credo importante anticipare, in forma di domanda, alcuni degli interrogativi (con una validità sia generale che contestuale) che mi seguiranno nel successivo percorso diagnostico-interpretativo, per dare maggiore efficacia ed esauritività a questa mia indagine più decisamente disciplinare.

Come si andavano modificando forme e procedure di governo amministrativo della complessità urbana? Ovvero quale nuovo peso specifico avrebbero poi assunto gli strumenti della «pianificazione urbanistica» all'interno di questo diverso quadro esigenziale (nel dattaglio dell'esperienza bolognese, soprattutto)?

Come si sono riconfigurate, in questo contesto, le strategie che alleanze o gli autonomi osservatori tecnici, tra Amministrazione e disciplina urbanistica? Quali sono stati, cioè, le modifiche e gli adattamenti dei rispettivi linguaggi «di governo», soprattutto in relazione alla circostanziale emanazione della legge urbanistica generale n. 1150 del 1942?

Infine (e soprattutto nello specifico di quella Bologna immaginata del Piano regolatore del 1944), come la disciplina, i tecnici urbanisti ma soprattutto le allora recenti dotazioni strumentali emanate con la citata legge n. 1150 del 1942, si misuravano con l'emergenza della guerra, prima, e poi della ricostruzione?

IL PIANO REGOLATORE GENERALE DEL 1944:
UNA SPERIMENTAZIONE PROCEDURALE E STRATEGICA
PER LA RICOSTRUZIONE POST-BELLICA DI BOLOGNA

Le tre successive delibere - nn. 848-849 del 6 luglio 1944, n. 1076 del 24 agosto 1944¹³ - destinate ad allestire e inaugu-

rare i lavori di studio per la redazione del Piano regolatore, materializzarono una crescente domanda di regole per il futuro governo delle vicende urbanistiche cittadine; Agnoli - in forma indubbiamente assai lungimirante - le inserì nel quadro di quelle urgenze operative con cui il suo mandato podestarile, da subito, si misurò: all'interno di quella citata serie di *Previdenze* cioè, destinate a fornire una risposta adeguata, prima di tutto alle impellenti emergenze (umanitarie e di prevenzione materiale) essenziali per la città travolta dal conflitto, ma anche per quelle previsioni di natura più strategica (la «città ospedaliera»; la «città aperta», per esempio), e pensate per lanciare un vero e proprio programma di rinascita di Bologna, alla chiusura della disastrosa vicenda bellica.

Molti pensano che mentre infuria la guerra e le distruzioni si accrescono di giorno in giorno, sia intempestivo discorrere d'architettura e di sistemazioni edilizie; perché a molti sfugge la necessità di provvedere, prima che la guerra finisca, a disciplinare l'inevitabile corsa alla ricostruzione imposta dalla crisi degli alloggi e dalle necessità del lavoro artigiano e industriale.

In tempi di pace fu vivissimo l'interesse dei bolognesi per ogni problema riguardante la fisionomia architettonica della nostra città; oggi è di pochi il giusto intendimento del valore che assume un lavoro inteso a impedire che, a guerra passata, si generi il caos là dove è possibile ricreare i lineamenti di una città ordinata e laboriosa. Basterà richiamare l'attenzione degli intelligenti sui guasti che risulterebbero da una ricostruzione indisciplinata, per fare intendere a tutti i bolognesi, che di intelligenza non difettano, quanto sia giustificata la preoccupazione della podesteria di dare, fin da oggi, le «misure» per la ripresa costruttiva¹⁴.

Pur nella sua circostanziale specificità, tale decisione operativa - lo sforzo progettuale compiuto - ha rappresentato il pur parziale completamento di un consolidato percorso disciplinare, che risultava allora rallentato o interrotto dalla recrudescenza degli eventi bellici.

Una lunga vicenda disciplinare

Chiusosi il «Concorso Nazionale per il Piano Regolatore di Bologna», del 1938¹⁵, solo nell'ottobre del 1939 il Comune deliberò¹⁶ «di incaricare della preparazione e redazione dello schema del progetto definitivo per il nuovo piano regolatore generale della città, uno speciale costituendo reparto esecutivo dell'Ufficio Tecnico», istituendo così al

proposito uno speciale rapporto - esclusivamente *consultivo* - con «i compilatori dei cinque progetti vincitori del concorso». Le previsioni di spesa qui programmate, poi - inattuata la precedente deliberazione per ovvie contingenze belliche -, vennero in due occasioni formalmente aggiornate: nel primo caso, con deliberazione podestarile del 3 febbraio 1940, rimasta ugualmente inattiva, e con la successiva delibera, *Autorizzazione di maggiore spesa per il completamento della compilazione del progetto definitivo del Piano Regolatore della città*¹⁷, appositamente destinata al citato aggiornamento delle previsioni finanziarie qui contenute,

per soddisfare la necessità di approfondire ed estendere gli studi inerenti al Piano oltre il previsto, specialmente nella parte interna della città, allo scopo di avere sicuri e precisi elementi atti a consentire la conservazione delle caratteristiche storico-artistiche di Bologna, pur dotandola di un'adeguata viabilità e provvedendo a qualche indispensabile risanamento.

Una crescita della domanda di qualità nello sviluppo urbano che - a riscontro di quasi un settantennio di vivida attenzione intellettuale cittadina sui modelli e sui risultati della trasformazione e/o conservazione del nucleo urbano¹⁸ - risultò però conflittuale con una politica abitativa del regime che, anche a Bologna (nonostante apposite emanazioni legislative¹⁹, e il più generale blocco biennale dei fitti del 1936²⁰), si omologava al carattere congiunturale dell'economia «autarchica e corporativa [...] dell'Italia pre-bellica»²¹. La pur aumentata domanda di pianificazione non fu in grado tuttavia di esprimere previsioni urbanistiche organiche e generali²²; sino ad arrivare alle «due diverse ipotesi di Piano regolatore approntate nel 1944-1945: quella "ufficiale" redatta dal gruppo Graziani, Setti, Tornelli, Ramponi, unitamente a tecnici dell'Amministrazione comunale, e quella "clandestina" del gruppo Vignali, Pizzighini, Scagliarmi, Giovannini»²³.

La genesi del Piano

E così, a solo dieci mesi dalla sua nomina (circa alla metà del suo mandato), Agnoli apre una nuova rubrica dei suoi impegni podestarili: un breve ma intenso lavoro, quello dell'approntamento del Piano regolatore, dichiaratamente sbilanciato sul lungo periodo, oltre il drammatico conten-

zioso della Bologna militarmente occupata. Un'intensa attività di ricerca e riflessione disciplinare, destinata a delineare le «regole» di governo urbano, per un futuro possibile (ordinato e gestibile) della città; un complesso impegno pluridisciplinare che è stato capace di far emergere dal disastroso deficit bellico innovative linee programmatiche ed efficienti dotazioni strumentali «di elevato livello scientifico»²⁴ e di profonda maturità politica.

Con una frenetica mobilitazione amministrativa, già a partire dal maggio 1944 il gabinetto del podestà si attrezzò - funzionalmente e proceduralmente - per attivare nell'operativo lo studio del Piano regolatore.

Il 29 maggio partiva una lettera circolare, indirizzata a diverse istituzioni cittadine, con la richiesta della designazione di un rappresentante di ogni singolo ente, da destinare alla partecipazione dell'istituenda Commissione di studio. A seguire, poi, dal 1° al 13 giugno giungono in Comune le nomine richieste²⁵.

E datata 21 giugno (in uscita), 24 giugno (in entrata), la corrispondenza tra il podestà e il Ministero dei Lavori pubblici «in merito al PR. del dopoguerra», accompagnata dalla richiesta di un rappresentante dello stesso Ministero all'interno della Commissione²⁶.

Il 28 giugno 1944, a seguito di precedenti intese, «il Podestà, insieme con gli ingegneri dott. Paolo Graziani e dott. Giuseppe Lenzi, si recò [...] a Verona presso la Direzione generale delle FF.SS., e a Venezia presso il Ministero dei lavori pubblici»²⁷. Nonostante non sia stato in grado di consultare tale documentazione, l'intento esplicito di tali consultazioni fu quello di promuovere, nelle sedi opportune, un effettivo consenso politico in merito al carattere sperimentale e innovativo di questa riflessione urbanistica per il «dopoguerra», appunto.

Infine, la prima riunione (10 luglio) della più operativa Sottocommissione di lavoro segue di appena quattro giorni l'apposita deliberazione (la citata delibera n. 848 del 6 luglio 1944) che inaugura lo studio del Piano.

Una deliberazione quest'ultima che contiene, nelle sue premesse, la dichiarazione programmatica fondativa del lavoro successivamente intrapreso e che, per chiarezza espositiva, faccio precedere alla puntuale illustrazione degli intensissimi ottantatré giorni di incontri materialmente operati:

Viste le apposite deliberazioni [...] con le quali si adottavano disposizioni circa la redazione del nuovo Piano Regolatore della città.

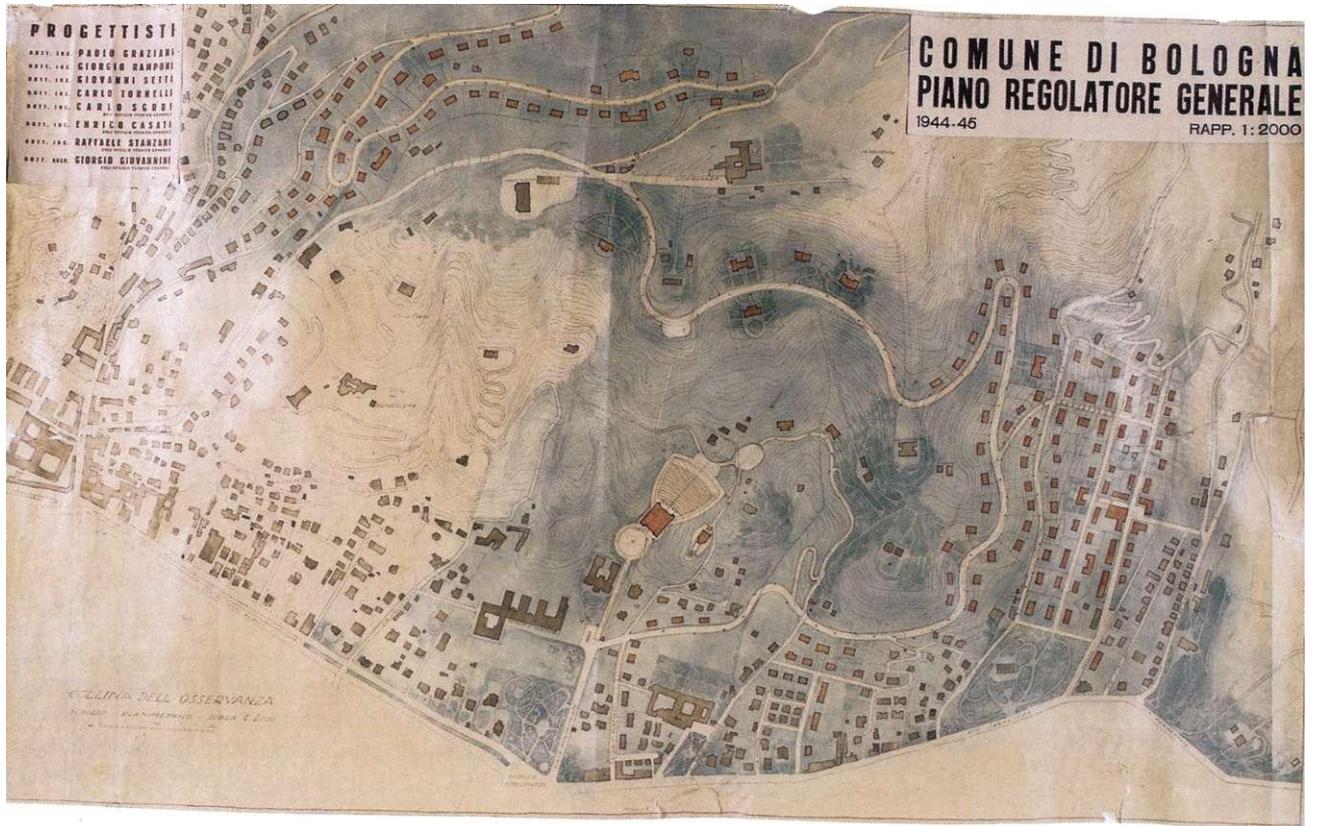
Ritenuto che il Piano stesso - la cui stesura poteva considerarsi pressoché ultimata allo scoppio della guerra - deve essere rivisto, sia per adeguarne le prescrizioni alle norme della nuova Legge Urbanistica²⁸ [...], sia - e sopra tutto - perché le devastazioni subite dalla città in seguito ai bombardamenti aerei e le esperienze tratte dalla guerra consigliano, favoriscono e, in taluni casi, impongono di dare una diversa impostazione ed una diversa soluzione a questioni e problemi di carattere generale e particolare.

Che tale revisione si manifesta particolarmente opportuna e urgente in rapporto alla necessità che - alla cessazione dello stato di guerra - le opere di ricostruzione, l'espansione edilizia, con la formazione di nuovi nuclei urbani, e la sistemazione dei pubblici servizi possono attuarsi immediatamente in base ad un piano di massima, le cui prescrizioni e soluzioni tengano conto, com'è indispensabile, della situazione di fatto della città, specie per quanto si riferisce a zone, vie, pubblici e privati edifici, ed edifici monumentali distrutti.

Considerato che la revisione del nuovo Piano Regolatore, nel senso indicato, può essere convenientemente affidata a un'apposita commissione di tecnici bolognesi esperti in urbanistica, coadiuvati eventualmente da uno o più consulenti in materia [...], si delibera [...].

Di seguito, quindi, per concludere in forma esaustiva questo compendio documentale inerente il lavoro di studio sul Piano regolatore (e prima di passare a una mia diagnostica sui contenuti del Piano stesso), voglio lasciare la parola ai partecipanti della Commissione di studio, così come formalizzato nei tre successivi documenti: *Commissione speciale per lo studio e la redazione del Piano regolatore 1944. Verbale riassuntivo delle adunanze di sottocommissione, nel mese di [...]; nel dettaglio, luglio, agosto e settembre 1944*²⁹. Un rendiconto puntiglioso - sugli incontri fatti, sugli effettivi partecipanti, sugli obiettivi generali da perseguire e sulle indagini particolari da eseguire -, capace di evidenziare, con efficacia, quantità e qualità della ricerca concretamente attivata, le strategie programmatico-pianificatorie utilizzate, i risultati raggiunti e gli interrogativi lasciati in sospeso.

Il primo verbale, del mese di luglio, inaugurale dell'attività «della sottocommissione nominata in seno alla Commissione plenaria», riporta in apertura le premesse contenute nella delibera istitutiva, e di seguito un sintetico resoconto dei succitati incontri preliminari tenuti in sede ministeriale, che costituiranno gli obiettivi preminenti e i supporti fondativi del Piano in elaborazione.



Si premette che a seguito di preliminari convenzioni con alcuni professionisti ingegneri ed urbanisti bolognesi nonché con la Direzione dell'Ufficio tecnico comunale [...], il Podestà di Bologna [...] stabilì di costituire una speciale Commissione per lo studio e la redazione del Piano regolatore generale di Bologna, per la necessità di fissare le linee e le norme di ricostruzione e di nuova costruzione che dovranno osservarsi per la ripresa edilizia cittadina a ristoro delle offese belliche e a disciplina dell'auspicabile ripresa della cittadina nel periodo post-bellico; che per ottenere rapidamente gli opportuni preliminari consensi superiori a tale programma di lavoro, soprattutto per la ravvisata opportunità di addivenire in un prossimo futuro allo spostamento della Stazione Principale delle FF.SS. che da anni si è palese, nella sua attuale ubicazione nonostante i grandi lavori di trasformazione e di migliorie in essa compiuti, dannosa al normale sviluppo urbano e da questo a sua volta inceppata e sacrificata, il Podestà [...] si recò a Verona presso il Ministero delle Comunicazioni e la Direzione generale delle FF.SS. e a Venezia presso il Ministero dei lavori pubblici; che il Ministero dei LL.PP. si è dimostrato favorevole alla iniziativa podestarile promettendo ogni appoggio perché il nuovo Piano regolatore, quando esso sarà presentato, venga approvato nel più breve termine di tempo possibile; e il Ministero delle Comunicazioni nonché la Direzione generale FF.SS. hanno espresso il proprio consenso al progetto di spostamento della Stazione principale FF.SS. riservandosi quest'ultima la decisione in proposito a seguito degli studi che avrebbe subito intrapresi e chiedendo quindi che per il momento si fissasse con vincolo di non costruire nelle zone a nord del nucleo cittadino ove avrebbe dovuto sorgere la nuova stazione e che già non fossero occupati da rioni edificati in precedenza, soprattutto superiormente alla linea di cintura ferroviaria.

Seguendo tali premesse strategiche la Sottocommissione iniziò quindi il suo lavoro diagnostico.

Il 10 luglio [...] furono fissati, attraverso scambi di idee e discussione fra gli intervenuti, i canoni fondamentali cui si riteneva più opportuno adeguare il nuovo piano soprattutto esaminando il problema relativo alla ubicazione della nuova stazione ferroviaria. Nei successivi giorni 11 e 12 luglio, proseguendo la discussione iniziata in due sedute giornalieri [...] si iniziò il tracciamento delle linee basilari di nuovi tracciati stradali necessari per la nuova sistemazione ferroviaria, sulla mappa al 25.000.

Nei giorni 13 [...] 18 luglio [...] fu posto allo studio, sulla mappa al 10.000, il problema della viabilità in generale.

Nei giorni 19 [...] 22, 24 e 25 luglio [...] fu proseguito lo studio del problema precedente collegandolo con discussioni circa le indagini e le proposte relative alla ubicazione e alla formazione e con-

sistenza delle borgate satelliti nonché alle più opportune reti viarie di collegamento interno e periferico.

Con tale lavoro preparatorio la sottocommissione giunse a compilare un primo schema, nella scala 1:25.000, indicante la futura distribuzione, prevalentemente lineare sull'asse della via Emilia, della città di Bologna fissando i punti principali ai quali attenersi per la preparazione del Piano regolatore. [...] La nuova ubicazione della stazione fu indicata in detto piano come risultava più opportuno per la liberazione del traffico stradale, nel settore nord-occidentale della città e precisamente a ovest della via Mascarella ratificata, con asse principale dei binari in direzione sud-sud-est-nord-nord-ovest.

Definite programmaticamente le priorità infrastrutturali, si iniziò a discutere delle altrettanto prioritarie espansioni urbane.

Procedendo frattanto allo studio e allo sviluppo delle linee fondamentali del nuovo piano regolatore, la Sottocommissione, sempre in collaborazione dei componenti dell'Ufficio Tecnico comunale e di alcuni altri membri della Commissione plenaria, iniziò la discussione e la progettazione dei nuovi nuclei di espansione. In successive adunanze tenutesi nei giorni 26 [...] 29 e 31 luglio [...] fu pertanto elaborato lo schema della nuova borgata di Borgo Panigale e iniziato lo studio della borgata di Casalecchio di Reno sulle mappe in scala 1:5000, tenendosi conto sia dello stato attuale che dei futuri collegamenti stradali fino al momento previsto.

Ecco poi le risultanze verbalizzate dei lavori della Sottocommissione nel mese di agosto 1944.

Sono state tenute, nel mese di agosto, n. 27 riunioni [...]. In tali consecutive adunanze sono stati trattati i seguenti punti, procedendosi alle relative determinazioni grafiche.

Nei giorni 1 [...] e 5 agosto è stato particolarmente studiato il tracciato di raddoppio della via Emilia nel tratto dal Pontelungo alle Due Madonne e i suoi diversi percorsi di penetrazione e di circoscrizione in corrispondenza al nucleo centrale della città. Il giorno 6 agosto furono eseguiti collegialmente diversi sopralluoghi e ricognizioni nella zona di via Emilia Levante e in vari rioni interni.

Nei giorni 7 e 8 agosto fu esaminata la sistemazione dell'imbocco di via Roma e di via Lame in corrispondenza all'asse via Ugo Bassi-via S. Felice.

Il giorno 9 agosto fu studiato un tracciato di massima per la borgata di S. Lazzaro di Savena.

Il giorno 10 agosto si pose allo studio la formazione di un'arteria trasversale ovest-est con utilizzazione del tratto di via Riva Reno fra via S. Felice e la piazzetta della Pioggia e con sdoppiamento

Piano regolatore generale della città di Bologna, 1944-1945. Piano particolareggiato della Collina dell'Osservanza, assonometria.

Pastello su eliocopia. ACCB

Piano regolatore generale della città di Bologna, 1944-1945. Piano particolareggiato di San Lazzaro di Savena, assonometria.

Pastello su eliocopia. ACCB

del tratto a ponente sulle due direzioni della Chiesa della Grada (per dare inizio a un'arteria che lungo il canale di Reno fuori dell'attuale circonvallazione conduca a via del Timavo e per questa a via Duca d'Aosta, indi a Casalecchio di Reno) e della porta S. Felice, per allacciarsi alla via Emilia.

Nei giorni II [...] 14 e 16 agosto fu proseguito tale studio approntando anche i disegni relativi sulla mappa nella scala 1:2000, con estensione verso ponente per i due tratti di strada sopraddetti lungo il canale di Reno e verso porta S. Felice, e per la prosecuzione dell'arteria progettata, verso levante, sull'asse delle vie dell'Orso e Bertiera fino a sboccare in un largo frontistante il palazzo Bentivoglio nell'attuale via delle Belle Arti. Per questo ultimo tratto di strada si è già trovato aperto il passaggio a seguito di demolizioni di immobili per bombardamento aereo.

Nei giorni 17 e 18 agosto si è posto allo studio e si è progettata nella scala 1:2000 una nuova strada che completi l'attraversamento nord-sud della città in prosecuzione di via Roma-piazza Malpighi, che sbocca sul piazzale interno di Porta Saragozza per tracciato che partendo dal primo tratto di via Nosadella - del quale si prevede un parziale allargamento - attraversa in diagonale i terreni scoperti e la via S. Caterina, da allargarsi anche per ragioni di risanamento.

A questa data inizia - con il solo intermezzo del 22 agosto, dedicato all'analisi delle soluzioni viabilistiche «di scala» del quadrante sud-ovest - lo studio della zona collinare della città investita dal Piano.

Nei giorni 19 e 21 agosto si iniziò lo studio e la ricognizione della zona collinare a sud di Bologna, determinando il perimetro delle porzioni da disciplinare nel piano regolatore di massima.

Il giorno 22 agosto fu ripreso in esame e fu proposto e adottato un percorso alquanto variato, a ovviare vari inconvenienti che sono apparsi nella stesura grafica di primo progetto, per la strada di via Nosadella alla Porta Saragozza.

Nei giorni 23 [...] 25-28 [...] 30 agosto si è posto gradualmente allo studio il piano regolatore di massima della collina, rispettivamente per le zone delle falde a nord e a sud del Colle dell'Osservanza, del tratto corrispondente ai pozzi di Ronzano e di Gai-boia, per quello sottostante a Monte Paderno e nel Colle di Barbiano, S. Vittore e Monte Donato, e infine per le pendici sud-orientali del Monte Donato fino alla via Toscana.

Di seguito, infine, la sintesi del verbale del mese di settembre.

Si sono tenute in questo mese trenta riunioni della sottocommissione, in una o due riprese giornaliere, data l'ampiezza e la complessità dei temi da svolgere.

Il 1° settembre si è ripresa in esame la sistemazione della nuova borgata di Casalecchio di Reno per il coordinamento delle nuove strade di collegamento con la città, con le borgate di Borgo Panigale e per gli allacciamenti con la strada Porrettana, con la Bazzanese e con la via Emilia Ponente oltre al Borgo Panigale []

Nei giorni 2, 3, 4 settembre [...] sono state prese in esame le sistemazioni della zona nord-est [...] per la definizione del viale di circonvallazione in prosecuzione della via Libia, e riallacciamento della via S. Donato e lottizzazione dei terreni Barchetti.

Nei giorni 5, 6, 7, 8 settembre [...] si è studiata e tracciata sulla planimetria 1:2000 la planimetria della futura borgata di S. Lazzaro di Savena progettandone anche la zonizzazione.

Nei giorni 9 e 10 settembre [...] è stato studiato il piano stradale della zona collinare fra S. Ruffillo e Monte Donato per migliore risoluzione delle relative livellette e più opportuni collegamenti con l'attigua rete viaria, tanto a valle che a monte.

Nei giorni 11 e 12 settembre [...] è stato ripreso in esame il Piano Regolatore di Borgo Panigale per ampliamenti della zona fra la via Emilia Ponente attuale e il suo raddoppio a nord, per il coordinamento del Villaggio operaio dello Stabilimento Ducati e per la zonizzazione.

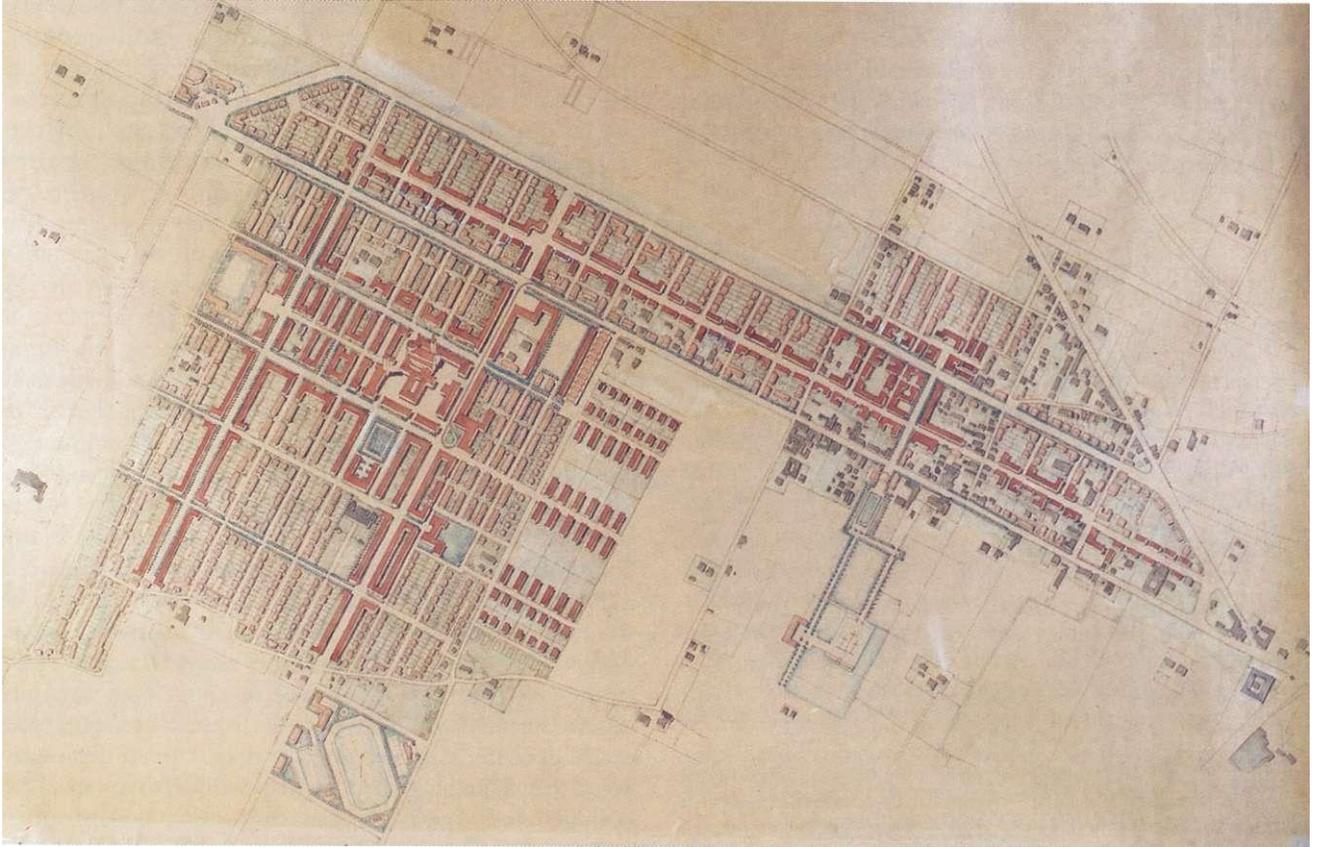
Il lavoro commissariale del mese di settembre si conclude con l'individuazione di soluzioni e/o modifiche infrastrutturali interessanti, sia la grande viabilità, sia i tracciati stradali interni il nucleo abitativo, oggetto di interventi di ricostruzione.

Nei giorni 16 [...] e 20 settembre la sottocommissione [...] ha studiato il problema del raddoppio della via Saragozza fuori porta allo scopo di ottenere in questo tratto della circonvallazione urbana verso sud un migliore collegamento fra la via Emilia Levante con la via Porrettana evitando anche la strozzatura causata dall'Arco del Meloncello. Sono stati eseguiti sopralluoghi ed esaminati diversi possibili tracciati decidendo finalmente di adottare la soluzione proposta che collega il raddoppio di progetto alla via Saragozza con un piazzale retrostante al portico del Meloncello di fronte al giardino di S. Giuseppe e riallacciamento con la via Porrettana a sud del Littoriale.

Nei giorni 21 [...] 24 settembre [...] si sono presi in esame vari problemi di sistemazione, miglioramenti e allargamenti stradali interni al nucleo urbano e precisamente relativi alle Vie Giuseppe Petroni, Guerrazzi, Rialto e D'Azeglio con la elaborazione di vari tracciati sulla mappa 1:2000.

Nei giorni 25 [...] e 30 settembre si sono continuati gli studi relativi a sistemazioni diverse del nucleo urbano relative alle zone di via S. Stelano e via Cartolerie, via S. Caterina, via dei Ruini e pressi del palazzo di Giustizia, zona di via Azzogardino del Rondone, ecc. fino alla circonvallazione fra porta Lame e porta Galliera, nonché zona a nord-ovest dell'Ospedale Maggiore.

La citata nota-stampa: *Il Piano regolatore di Bologna. La ricostruzione edilizia deve essere tempestivamente discipli-*



Piano regolatore generale della città di Bologna, 1944-1945. Piano particolareggiato di Borgo Panigale, assonometria. *Pastello su eliocopia.* ACCB

Ubicazione dei ricoveri antiaerei in galleria. *Eseguito sul modello in sughero del progetto «Bottoni» per il concorso del PRG del 1938 (da Istituti bancari associati di Bologna, La città di Bologna. Risorgere dalle macerie, Bologna 1945)*

nata. Nuovi concetti urbanistici derivati da nuove esigenze di vita collettiva. Un «piano» a «misura umana» - databile gennaio-marzo 1945, e quasi certamente elaborata dallo stesso Agnoli - racchiude sinteticamente, per concludere, i risultati di questo brevissimo se pure intenso lavoro di rielaborazione:

Il nuovo piano riconosce e potenzia lo sviluppo della città in senso «lineare» lungo l'asse della via Emilia, che fu nei secoli e sarà ancora la direttrice dei moti vitali emiliani. L'accettazione di questo «dato» reale, consente di rendere più agevole ed economica l'organizzazione di tutti i servizi pubblici, già disposti razionalmente secondo uno schema che rispecchia il naturale andamento del flusso di vita regionale e contadina.

Il collegamento dei «nuclei» di S. Lazzaro e Borgo Panigale, costituisce la spina dorsale del nuovo piano regolatore, che prevede inoltre lo sviluppo razionale dei nuclei di Corticella e di Casalecchio.

Per San Lazzaro è progettata una organizzazione a capoluogo collegato dalla tranvia con centro cittadino; una sistemazione edilizia chiarissima a Sud della via Emilia, con strade residenziali parallele e normali a quest'ultima, e una zonizzazione «sfumata» verso la periferia, dei nuclei di abitazione.

Per Borgo Panigale è prevista una sistemazione dello stesso carattere, variata soltanto dall'aggiunta di sobborghi a nord della via Emilia.

Nei riguardi di Corticella è favorita una espansione anulare intorno al vecchio centro, e progettato un sovrappassaggio alla linea ferroviaria Bologna-Ferrara, agevolante anche il transito della tranvia Bologna-Pieve di Cento.

I guasti ingenti di Casalecchio, vitalissimo nucleo periferico di cui si renderà urgente la ricostruzione, consentono di preordinare uno sviluppo a nord del centro antico, ricreato secondo lineamenti più limpidi e potenziato dalla realizzazione di nuove strade: una di collegamento con Borgo Panigale, e una di allacciamento con Bologna attraverso un nuovo ponte sul Reno, a valle del ponte antico. La creazione di questo sbarramento del fiume consentirà di creare il «lago di Casalecchio» progettato, anni fa, con felice intuizione del suo valore turistico e della sua utilità sociale.

Sull'asse della via Emilia, il piano prevede la creazione di zone di collegamento fra Borgo Panigale e S. Lazzaro, sistemando le costruzioni future nei tratti: prati Caprara, Ponte Lungo, a ponente; Pontecchio-Savena, a levante; in base alla creazione di strade residenziali parallele alla via Emilia, utilissima per alleggerirne il traffico. Un raddoppio della via Emilia, con bivi di raccordo a levante di S. Lazzaro e a ponente di Borgo Panigale, consentirà di avviare su una nuova sede gran parte del traffico pesante che da anni rendeva difficilissima la disciplina stradale sulla principale arteria d'attraversamento della Città³⁰.

Chiudono il testo le indicazioni *in itinere* sulla prospettata riallocazione della stazione ferroviaria; misura sospesa dalla direzione generale delle Ferrovie, così come risulta dal citato verbale di luglio 1944. L'ultimo capoverso dell'articolo, infine, rimanda a un secondo intervento - non rintracciato -, in cui «daremo notizia delle progettate sistemazioni del centro urbano compreso entro il perimetro dei viali di circonvallazione».

Riflessioni interpretative

Così documentalmente attestati i risultati dei lavori della Sottocommissione di studio per il Piano regolatore, di seguito potrà elencare, per note sintetiche, i punti emergenti che hanno innervato questo «progetto di massima [...] di una città che risorge» (Agnoli).

Una dichiarazione di merito che racchiude, nella biunivoca relazione tra «progetto di massima» e «città che risorge», il senso profondo, lo spessore e la passione che stanno - insieme - in quest'azione di riscatto delle disastrose condizioni della Bologna in guerra, per rilanciarne così l'originaria dignità di *cives*. Una rinascita desiderata ma soprattutto preventivata - con quell'alto grado di teoreticità, sul lungo periodo, tipico degli strumenti previsionali urbanistici -, attraverso il supporto strumentale di quel «progetto di massima», che concretamente rimanda - nei contenuti piuttosto che nella denominazione - al senso previsionale e propositivo (strutturale e non attuativo, quindi) fissato dalla legge 1150 del 1942 nel «Piano regolatore generale» (Sezione I). Un adeguamento sostanziale - così come preventivato nella «genealogica» delibera del Piano regolatore del 1944 - alle innovative procedure «della pianificazione» fatte emergere da questa legge costitutiva, nonostante nello svolgimento del lavoro commissariale questo speciale vernacolo disciplinare non sia mai stato espressamente impiegato.

Per coadiuvare la leggibilità delle mie prossime indagini, rimandando poi alla grande tavola (scala 1:5000) del *Piano regolatore generale della città di Bologna, 1944-1945*, qui presentata, sulla quale vengono materializzate - in campiture zonizzative acquerellate (emblematiche, cioè, di un maturo linguaggio rappresentativo della riflessione urbanistica) -, le previsioni allora emerse.

Il nodo ferroviario, la stazione e il nuovo tracciato circonvallativo

Come specificato nelle premesse programmatiche del succitato verbale del mese di luglio, l'esigenza di riavviare il trasporto ferroviario interrotto dagli eventi bellici, la necessità di risolvere il fisiologico decongestionamento dell'area, la riqualificazione urbana così intrinsecamente promossa dalla diversa collocazione della stazione, con le alternative soluzioni allocative e viabilistiche qui proposte, vengono qui ampiamente risolti. Con tale diverso sviluppo dei percorsi ferroviari si sarebbero liberati tratti cruciali di quelle aree ferroviarie incuneate nel tessuto urbano cittadino, di cui il Piano prevedeva un intelligente reinvestimento per ricollocare quel nevralgico asse circonvallativo *extra moenia* - raddoppiante lo sviluppo della via Emilia, esattamente come fa il tracciato ferroviario -, che aveva costituito una delle esigenze centrali del concorso nazionale del 1938 per il Piano regolatore di Bologna. Nel dettaglio (da ovest a est): nella sua parte iniziale l'arteria incrocia con la via Emilia Ponente in area Pontelungo, tangente gli impianti di prelievo acquedottistico, per inserirsi poi (correndo adiacente la ferrovia Bologna-Pistoia) nel letto dei fasci ferroviari che attraversano il centro. Con questa stessa modulistica riprodotta verso est, il nuovo asse - sostituendo il tratto ferroviario secondario per Portomaggiore - si inserisce sull'incrocio tra via San Vitale e via Pelagio Pelagi, e da qui si genera l'ampio tratto stradale di progetto che si riconnette alla via Emilia Levante ben fuori la nuova San Lazzaro. Il tessuto di assi paralleli, così individuato, colloca in quest'area il più voluminoso investimento per la crescita dimensionale e funzionale della città. Sono qui collocate, infatti, l'amplissima area di espansione residenziale di San Lazzaro (perimetrata dalla via Emilia, a sud, e da questo nuovo asse viario, a nord), e la larga fascia di aree a destinazione industriale, racchiusa fra il tracciato ferroviario Bologna-Ancona, a nord, e l'arteria di progetto, a sud.

Tale ricollocazione della stazione ferroviaria, inoltre, inserita nel previsto circuito circonvallativo³² che raddoppiava all'esterno l'asse circonvallativo principale, precedentemente descritto, avrebbe reso quello strategico interscambio tra percorsi ferroviari e stradali ancora più fluido e dinamico.

Le aree di espansione «intercomunali» di San Lazzaro, Corticella, Borgo Panigale, Casalecchio di Reno

In merito alle linee di crescita urbana, quelle qui ottimizzate risultarono ampiamente già esplorate in precedenza. Della proposta del gruppo Calza-Bini, Della Rocca, Guidi e altri, del concorso del 1938³³, esse conservarono indicativamente quella larga fascia inedificabile, di rispetto del nucleo storico; indicazioni che sono qui riproposte, tuttavia, con soluzioni urbanisticamente e proceduralmente meno tecnicistiche e assai più mature.

Indicazioni progettuali, queste ultime, che risultavano correttamente dimensionate su di un'espansione «ponderata»³⁴, anche se - in quelle condizioni «di stallo» degli indicatori demografici ed economici - altamente teorica; che individuavano le ottimali soluzioni del contestuale sviluppo viabilistico, prevedendone i più efficaci collegamenti con i tracciati di accesso alla città; planimetricamente, all'I:5000, venivano poi localizzati gli standard di verde sportivo, rimandando alle allegate planivolumetrie in scala 1:2000 (cfr. nota 31), la previsione delle dotazioni funzionali di ogni singola area, e un loro sviluppo architettonico di massima. Il tutto, così come previsto dalla sezione II, *Piani regolatori particolareggiati* (anche se sulla tavola inerente non sono formalmente perimetrati) della legge 1150 del 1942, all'interno di una innovativa strategia previsionale «intercomunale», formalizzata dall'art. 12 della stessa legge, e come tale operativamente sperimentata, *in loco*, da Plinio Marconi³⁵.

Il «Piano della collina»

Anche in questo caso il richiamo al progetto di concorso del 1938 del gruppo Bottoni, Giordani, Legnani, Pucci³⁶ è d'obbligo, e le proposte poi fatte - di quest'ultimo -, recuperano lo sviluppo della fitta rete viabilistica collinare (migliorativa degli accessi alla città)³⁷, a servizio di una diffusa «edilizia estensiva».

Fatalmente si inaugurò con tale proposta quella radicale aggressione alla collina perpetratasi diffusamente soprattutto nel successivo Piano regolatore generale del 1958³⁸, anche se - riprendendo ancora una volta le indicazioni di metodo del succitato progetto concorsuale³⁹ - un'espressa attenzione per la sostenibile convivenza tra ambiente natu-

rale e ambiente storico costruito era destinata a bilanciare strategicamente questo aggressivo *trend* espansivo. Una puntuale attenzione diagnostico-censuraria puntata sulla grande quantità di nuclei storico-monumentali che punteggiano l'*hinterland* bolognese (non solo la collina, quindi), e che con le loro amplissime aree verdi di pertinenza costituivano un qualificante tessuto ambientale destinato a «valorizzare» (cito ancora così le indicazioni del gruppo Bottoni), una più «morbida» espansione edilizia collinare. Voglio segnalare esemplarmente, infine, due diversi tipi di previsioni di piano, capaci di sottolineare la strategica (e innovativa) attenzione per il ruolo progettuale che il dato ambientale era in grado di costituire.

La prima - nella piccola scala - inerisce l'azione protezionistica preventivata sulla sezione di foce di un tortuoso tratto torrentizio che sfocia sulla destra del Savena, e strettamente integrata con il tessuto urbano di espansione della San Lazzaro sinistra Savena, qui previsto. Un ambito fluviale, con forti connotazioni naturalistiche, catalogato, di norma, come «verde pubblico», ed evidentemente destinato ad arricchire il pregio e l'appetibilità insediativa dell'intero settore. La seconda previsione - di scala più vasta - riguarda invece l'attivazione della stessa azione protezionistica dell'ambiente destinata alle due ampie aree individuate in corrispondenza delle conoidi di divagazione pedecollinare del Reno, sopra Casalecchio, e del Savena, dell'area di San Ruffillo. Se anche l'assenza di attestati documentali⁴⁰, la ricordata mancanza della documentazione relazionale - tecnica e normativa - di questo Piano, non mi permette un'illustrazione esauriente delle destinazioni previste e della gamma di norme qui impiegate in tale azione di tutela, l'accreditamento di tali mie abduzioni deve essere così rimandato all'interpretazione critica del vivace dibattito sulla «protezione delle bellezze naturali» che aveva investito la riflessione disciplinare urbanistica del periodo⁴¹; il tutto allo scopo di ribadire, ancora una volta, la maturità della cultura urbanistica bolognese di allora, e la più volte attestata e innovativa lungimiranza di questo Piano.

I programmi di ricostruzione della città «entro i viali di circonvallazione»

Il periodico e aggiornato rendiconto «sulle perdite umane e sulle distruzioni materiali», presentato giornalmente al po-

destà⁴², è risultato certamente utilissimo per elaborare la tavola in scala 1:2000, allegata al Piano regolatore: *Planimetria della città entro le antiche mura relativa agli edifici sinistrati e nuovi allineamenti stradali* (e qui presentata).

Con tale dotazione informativa, le previsioni proposte in merito alla «riedificazione intensiva» (come da *Legenda* del Piano regolatore del 1944) delle aree urbane più dolorosamente colpite dai bombardamenti alleati⁴³ - principalmente i due quadranti urbani a ovest-nord-ovest e nord-nord-est -, risultarono assai credibili.

Per quanto riguarda invece i «nuovi allineamenti stradali» qui individuati (e lungamente discussi in sede di Sottocommissione), lo spirito che li caratterizzò fu spinto, più che da effettive esigenze di ricostruzione, da quegli intenti di «risanamento» edilizio urbano che avevano intensamente caratterizzato il dibattito culturale sull'espansione della città, dalla Bologna «carducciana» sino alla variante 1927 del Piano regolatore del 1889. Un *trend* di lunga durata, quindi, che - come più volte precedentemente notificato - trovava efficaci legittimazioni in diversi contesti culturali e socio-economici: prima di tutto in quella cultura degli ascendenti ceti urbani medio-piccoli che, nell'opera di risanamento «della città vecchia», plaudivano alle traumatiche trasformazioni del nucleo medioevale, desiderosi di far emergere «un'immagine della città più decorosa»⁴⁴; contemporaneamente, nel consolidarsi dei locali cicli economici dedicati alla riconversione edilizia e abitativa della città storica, si materializzava ovviamente un'eccellente offerta economico-impresoriale.

Una forte permanenza di comuni ispirazioni progettuali (esemplare la presenza, all'interno della Commissione plenaria del Piano regolatore 1944, sia di Alfredo Barbacci, responsabile della locale «Soprintendenza ai Monumenti», sia dell'ingegnere Giuseppe Lenzi, in rappresentanza di quel «Sindacato Ingegneri così attento al dibattito sul "risanamento" edilizio della città»⁴⁵), e che «nell'alternanza tra appelli al nuovo stile fascista e riproposizioni dell'immagine tradizionale [della città], il regime rivelava la sostanza di una vera e propria "modernizzazione conservatrice" della città»⁴⁶; una precisa continuità ripropostasi immutata nelle soluzioni emergenti dal concorso del 1938 (addirittura sino al «piano del CLN»), ma che nel Piano regolatore del 1944 veniva maggiormente motivata, non tanto da una retorica riconversione «spettacolare» della maglia viabilistica *intra moenia*, quanto piuttosto dall'adeguamento, insieme a una

valorizzazione, di alcuni assi storici della città (vedi i succitati *Verbali* di luglio e agosto), così interconnessi con i nodi cruciali di una più articolata maglia viabilistica transcittadina, di portata intercomunale.

Previsioni destinate al potenziamento delle vocazionalità economico-produttive della città

A parte la vistosa (e assai teorica) allocazione industriale prevista nella fascia orientale racchiusa fra il tracciato ferroviario Bologna-Ancona, a nord, e la grande arteria circunvallativa di progetto a sud; escludendo poi l'ampliamento previsto nel «Piano Regolatore di Borgo Panigale [...] della zona fra la via Emilia Ponente attuale e il suo raddoppio a nord, per il coordinamento del Villaggio operaio dello Stabilimento Ducati» (cfr. *Verbale* del mese di settembre), le previsioni prospettate da questo Piano sulle economie che avrebbero rilanciato Bologna e il suo *hinterland*, non sono quelle strettamente industrial-produttive, ma puntarono piuttosto su una più lungimirante e fattibile valorizzazione delle sue consolidate vocazionalità, soprattutto «terziarie», infrastrutturali e di servizio.

Escludendo, per brevità, una riflessione cogente sulla grande quantità e sull'articolata dotazione tipologica dei «poli ospedalieri»⁴⁷; eludendo poi una più esauriente valutazione critica sulla conservazione *in toto* delle ancora numerose aree militari, i veri «punti di eccellenza» del Piano (ovvero dell'allora scenario economico bolognese) erano rappresentati dalle numerose dotazioni urbane del settore terziario-commerciale⁴⁸. Un quadro allocativo riassumibile nella forte concentrazione di attività annonarie e di deposito, in vicinanza della primitiva stazione ferroviaria; la ricordata collocazione dell'area della Fiera campionaria, anche questa a ovest della precedente stazione, e servita da quel tratto di circunvallazione secondaria che la connetteva alla stazione stessa (cfr. nota 32).

Su questa stessa arteria, nel quadrante nordovest - in corrispondenza dell'attuale via Repubblica, nei pressi dell'area in cui si espande l'attuale Polo fieristico bolognese -, una misurata espansione residenziale di tipo intensivo, a fianco di un'estesa area ad uso misto (prevalentemente annonario-commerciale), fa da caposaldo urbano a un doppio ordine di stazioni ferroviarie dedicate esclusivamente al trasporto merci: un vero e proprio nodo «interportuale» (nella dizio-

ne corrente), indispensabile per un efficiente interscambio tra trasporto ferrato e trasporto su gomma.

Quale risposta hanno ottenuto in concreto gli interrogativi con cui chiudevo il paragrafo iniziale della ricerca? Quali le «eccellenze», ovvero quali i «deficit» che ha messo in luce il mio precedente, e certamente incompleto, percorso esplorativo?

Il primo obiettivo «di revisione [...] per adeguarne le prescrizioni alle norme della nuova Legge urbanistica» - come specificato nella più volte citata deliberazione 848 del 1944 -, in questa sua formulazione regolamentativa, è stato soddisfatto solo parzialmente. Infatti, anche se mai espressamente dichiarato nei documenti a mia disposizione, anzitutto l'agenda di lavoro seguita dalla Sottocommissione per definire «i segni e [...] le decisioni del piano»⁴⁹, ripercorreva quelli che sono i «Contenuti del piano generale», espressi nell'art. 7 della legge 1150 del 1942.

Precedentemente ho poi rammentato come il «Piano di massima» elaborato, riassorbiva esaustivamente i connotati strategico-previsionali, di lunga durata, nella legge ottimizzati per il «Piano Regolatore Generale» (Sezione I); e ancora, nella legge, si affiancavano allo scenario programmatico delineato nel Piano regolatore generale, i «Piani Regolatori Particolareggiati» (Sezione II), esattamente come vennero elaborati, nel nostro Piano regolatore del 1944, i planivolumetrici delle succitate «nuove borgate» metropolitane; così soddisfacendo - se non in una forma contenutisticamente corretta, almeno nella sostanza - l'art. 13 della legge, «Contenuto dei piani particolareggiati».

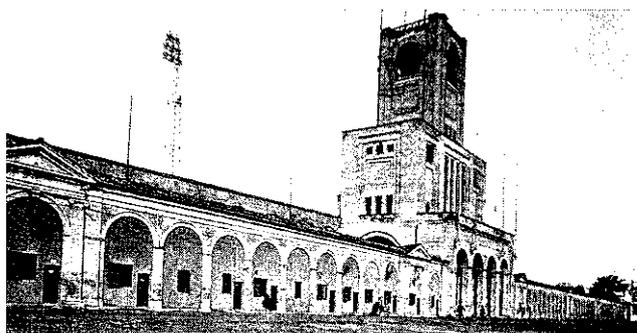
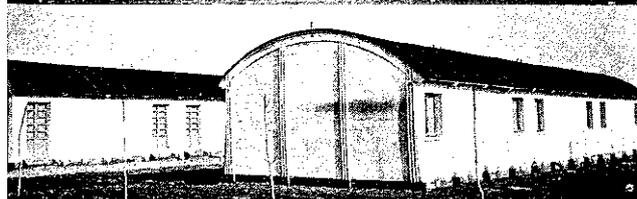
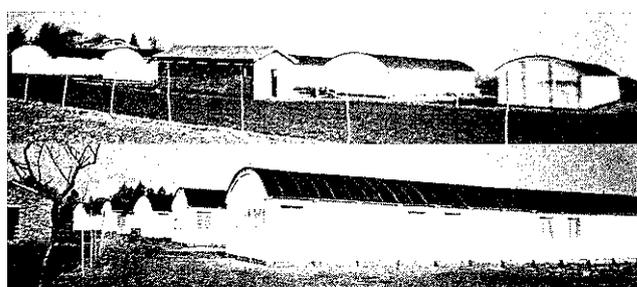
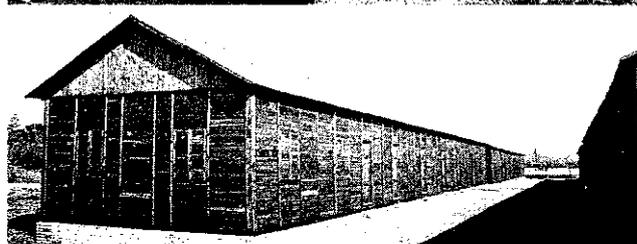
Ma, nel dettaglio, sopra mi domandavo: come questa innovativa strumentazione, emanata esattamente due anni prima, era in grado di misurarsi con l'emergenza, della guerra prima, e della ricostruzione poi? L'alto grado di teoreticità che questo Piano esprimeva, nel blocco quasi totale di qualsiasi attività o funzione urbana complessa; quindi il senso di desiderabilità e di grande attesa collettiva (la rinascita) che esso intrinsecamente esprimeva: sono questi due elementi che soddisfano appieno gli alti obiettivi, etici e morali, istitutivi della legge nella sua primitiva configurazione risalente agli anni 1932 e 1933⁵⁰; connotati spirituali, poi progressivamente snaturatisi nella versione emanata della legge. Nella successiva e miope urgenza della ricostruzione - nella Bologna di Dozza, ma anche in un quadro nazionale diffuso -, per «superare rapidamente la fase contingente dei centri abitati [...] attraverso dispositivi agili e di emergenza»⁵¹, an-

dò definitivamente perduta quella valenza programmatico-previsionale che il Piano regolatore generale originariamente deteneva, per appiattirsi in quel fagocitante «attivismo costruttivo»⁵², che caratterizzò drammaticamente il periodo.

I teoremi «fortemente tecnicistici»⁵³ evidenziati nelle grandi tavole che illustravano i risultati del concorso del 1938⁵⁴, e conservati nelle successive proposte di Piano di Marconi, nonostante le attestate sintonie con quei modelli teorici o nelle soluzioni previsionali formalmente proposte, vennero tradotti nel Piano regolatore del 1944 per Bologna in effettiva fattibilità.

Non a caso i diversi operatori tecnici e professionali impegnati nell'elaborazione dello stesso Piano erano bolognesi, impegnati insieme - nei rispettivi ruoli, pubblici o privati - a gestire quel conflitto di linguaggi progettuali (innovazione *versus* tradizione), prima, e il crescente scontro sociale in merito ai modelli di sviluppo della città, che contrapponeva una proprietà urbana, imprenditrice speculativa, alle «emergenti esigenze delle classi subalterne, e al loro nuovo protagonismo nella contrattazione urbana»⁵⁵ (le cooperative di costruzione e le leghe degli inquilini). Infine, la lunga elencazione fatta in apertura sulla organizzata attenzione da parte della podesteria di Agnoli per «garantire la normalità urbana», si sintonizza perfettamente con l'evocativa immagine che D'Attorre, nella sua citatissima *Introduzione*, delineava per individuare l'innovativo ruolo della pubblica Amministrazione della città, «quale "levatrice" dell'espansione urbana».

In assonanza con questa immagine «pediatrica», il Piano regolatore del 1944 - in quella sua pregnante valenza municipalista che ho cercato più volte di sottolineare - è stato in grado di rappresentare il vero «incubatore» di più mature politiche urbane della città. Un impulso impellente, che ha sbilanciato la più constatata continuità *ante quem* (il Piano regolatore del 1944 debitore essenziale delle enunciazioni emerse dal concorso del 1938), verso una continuità *post quem*, in cui lo stesso Piano formerà «la base del primo piano di ricostruzione postbellico e poi del Piano regolatore approvato dal Consiglio comunale e adattato dal Ministero nel 1954»⁵⁶. L'emergenza e la maturazione dei crescenti bisogni di base, di quelle più esigenti domande collettive della città, avevano finalmente messo fine a quella «lunga adolescenza»⁵⁷ delle politiche urbane felsinee che aveva patologicamente caratterizzato lo sviluppo di Bologna, sino a quella data.



Il testo collettaneo curato dal rimpianto P.P. D'Attorre, *Bologna. Città e territorio tra '800 e '900*, Milano, Franco Angeli, 1983, p. 33, illustra quale sia stato il peso e il ruolo della politica amministrativa cittadina nel determinare l'esemplare «convergenza tra "storia urbana" e "storia della cultura urbanistica"». A proposito della Bologna post-armistiziale, cfr. B. Dalla Casa, A. Preti (a cura di), *Bologna in guerra. 1940-1945*, Milano, Franco Angeli, 1995; all'interno di quest'ultima ricerca, L. Bergonzini, *Demografia, composizione sociale e condizioni di vita nella città in guerra*, pp. 159-190, e L. Baldissara, *Il governo della città: la ridefinizione del ruolo del Comune nell'emergenza bellica*, pp. 103-131, ricerca che rappresenta il serbatoio documentale più accreditato (e più consultato) in merito alla vicenda della podesteria Agnoli, soprattutto nello specifico delle politiche di assistenza «municipalistiche».

² M. Agnoli, *Bologna «città aperta»*, Bologna, Tamari, 1975.

³ Per un'informazione documentale più puntuale sulla questione di Bologna «città aperta», rinvio ai diversi depositi archivistici attualmente disponibili sullo specifico: ACS, inv. 48.2, busta unica, *Agnoli Mario (1944-1953)* - allegata poi all'atto di deposito di quei documenti, la relazione di L. Salvati Principe (a cura di), *Carte di Mario Agnoli, podestà di Bologna durante la RSI*, Roma 1977; Istituto storico per la resistenza di Bologna, fondo *Agnoli*, curato da B. Dalla Casa (quest'ultimo e il precedente rappresentano due appositi lasciti testamentari della famiglia Agnoli); ASCBO, fondo *Milizia*, del 9 luglio 1944, f. 12891/2, 1944, «Documenti di gabinetto», la voluminosa carpenta «Città aperta».

⁴ Cfr. S. Fontana (a cura di), *Il fascismo e le autonomie locali*, Bologna, Il Mulino, 1973, p. 71.

⁵ Mi rifaccio qui alla nota e folgorante metafora di Bernardo Secchi che, nel suo *Il racconto urbanistico. La politica della casa e del territorio in Italia*, Torino, Einaudi, 1984, pp. 107 ss., 140 ss., apre una riflessione di bilancio sul «basso profilo, architettonico e tecnologico, degli interventi speculativi [...], della politica urbanistica maturata in questo clima culturale»; cfr. nel dettaglio L. Baldissara, *Per una città più bella e più grande. Il governo municipale di Bologna negli anni della ricostruzione (1945-1956)*, Bologna, Il Mulino, 1994, p. 360.

⁶ ASCBO, Gabinetto del podestà, prot. 147, 1944. *Diteci un po' come avete iniziata la vostra attività amministrativa e come intendete svolgerla*; si tratta presumibilmente di un'intervista scritta o di una traccia per un articolo.

⁷ Cfr. Baldissara, *Il governo della città*, cit., pp. 115-116. Il testo di Baldissara, complessivamente, si addentra - sulla base di una puntuale diagnostica del pur incompleto fondo ASCBO, Gabinetto del podestà, 1943-1945 - in una scrupolosa indagine documentale inerente l'articolata gamma dei «servizi municipali» allestiti, sul loro funzionamento, sui programmi e i problemi per la loro gestione, soffermandosi poi - con particolare attenzione investigativa - nell'illustrazione di quell'articolata gamma di enti che attivamente contribuirono a fare del Comune «il garante della normalità urbana».

⁸ Fotografie poi raccolte nell'album curato dagli Istituti bancari associati di Bologna, *La città di Bologna. Risorgere dalle macerie*, Bologna, tipografia Luigi Parma, 9 aprile 1945, e qui esemplarmente impiegate.

⁹ ASCBO, Gabinetto del podestà, prot. 4951, Lettera Kesslerling ad Agnoli, 18 luglio 1994, *Riconoscimento di Bologna come città libera* (versione originale in tedesco); la versione in italiano è stata poi ciclostilata in molte copie per una sua diffusione più capillare.

¹⁰ Cfr. P.P. D'Attorre, *Introduzione*, in Id., *Bologna. Città e territorio*, cit., pp. 33-34.

¹¹ Cfr. E. Ariotti, *Il dibattito sulla «Grande Bologna», 1926-1937*, in D'Attorre, *Bologna. Città e territorio*, cit., pp. 237-266.

¹² Cfr. Baldissara, *Ver una città più bella e più grande*, cit., cap. 4, «Amministrare la ricostruzione», p. 297 ss.

¹³ Rispettivamente: ASCBO, prot. gen. 19512, delibera 848/1944, *Costituzione di una speciale Commissione per lo studio e la redazione del Viano regolatore*; ASCBO, prot. gen. 19603, delibera 849/1944, *Nomina dei componenti la Commissione per lo studio e la redazione del Viano regolatore*; ASCBO, prot. gen. 19515, delibera 1076/1944, *Costituzione di una speciale Commissione per lo studio e la redazione del Viano regolatore*.

Villaggio «Lino Zambrini», Castenaso

Villaggio «Felice Trizio», Casalecchio di Reno

Alloggi provvisori nei portici dell'Arco Guidi e del Ricovero
(da Istituti bancari associati di Bologna, *La città di Bologna. Risorgere dalle macerie, Bologna 1945*)

¹⁴ Cfr. il dattiloscritto in copia: *Il Viano regolatore di Bologna. La ricostruzione edilizia deve essere tempestivamente disciplinata. Nuovi concetti urbanistici derivati da nuove esigenze di vita collettiva. Un «piano» a «misura umana»*, nota-stampa databile gennaio-marzo 1945, in ASCBO, Gabinetto del podestà (rubrica «Piano regolatore»), prot. 5481, 1945, *Comunicato ai giornali su quanto è stato studiato per il Viano regolatore*.

¹⁵ Al proposito si rimanda, nel presente volume, a F. Legnani, *Via Roma, 1936-1937*, e all'apposita sezione della *Bibliografia sistematica*.

¹⁶ ASCBO, prot. gen. 39564, delibera 1099 del 5 ottobre 1939. *Compilazione del progetto definitivo del nuovo Viano regolatore generale della città*.

¹⁷ ASCBO, prot. gen. 39564/39, delibera 1182 del 4 ottobre 1941.

¹⁸ Per chiarezza e articolazione del pacchetto informativo sullo specifico, si rimanda, nel presente volume, alla sezione «Trasformazioni urbane postunitarie» della *Bibliografia sistematica*.

¹⁹ Si fa qui riferimento, sia al DDL n. II del n marzo 1936, *Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 febbraio 1936, n. 321, con il quale sono dettate norme per le espropriazioni occorrenti per l'attuazione, in alcune località, del piano regolatore della città di Bologna*, sia al DDL n. 1198 del 5 maggio 1936, *Agevolazioni tributarie per l'esecuzione del Viano regolatore edilizio e di risanamento della città di Bologna*, poi convertito nella legge 4 giugno 1936.

²⁰ Cfr. P.P. D'Attorre, *Espansione urbana e questione delle abitazioni a Bologna durante il fascismo*, in Id., *Bologna. Città e territorio*, cit., p. 235, e L. Bortolotti, *Storia della politica edilizia in Italia*, Roma, Editori riuniti, 1978, p. 75 ss.

²¹ Cfr. P. Grifone, *Il capitale finanziario in Italia. La politica economica del fascismo*, Torino, Einaudi, 1971, p. 149.

²² Se non si escludono «i tre piani particolareggiati adottati nel 1942, riguardanti: l'edificazione del lato est del primo tratto di via Roma; gli interventi di sventramento ed allargamento delle sedi stradali intorno alle vie-Val d'Aposa e Pignattari, nell'area fra Via Galliera e Via Ugo Bassi e nella porzione del nucleo urbano romano retrostante Piazza Maggiore»; cfr. S. Zagnoni, *Geografie urbane fra continuità e trasformazione*, in Ente Fiere Bologna (a cura di), *La Fiera e la città. Volo espositivo e progetto del territorio*, Faenza, Faenza e CELI, 1991, p. 52, nota 13.

²³ *Ibid.* Per una trattazione più esauriente del citato secondo Piano, «di ricostruzione», rimando, nel presente volume, al saggio di A. Pedrazzini, *1945 e oltre. Il dopo «delenda Bononia»*.

²⁴ Cfr. Bergonzini, *Demografia*, cit., p. 176.

²⁵ Sullo specifico di tali nomine (ASCBO, Gabinetto del podestà, 1944, prot. 3645-3860) rimando, per chiarezza espositiva, alla successiva tabella contenente l'organico dei professionisti che - a diverso titolo, e con una diversa modulistica - sono stati coinvolti nella «Commissione plenaria» e/o nella «Sottocommissione» per lo studio per il Piano regolatore del 1944. I dati raccolti (e intrecciati) provengono: dall'elenco contenuto nel testo di Agnoli del 1975 (pp. 74-75); dalla citata delibera n. 849/1944; infine dai *Verbali riassuntivi delle adunanze della sottocommissione per lo studio e la redazione del Viano regolatore 1944*, ASCBO, Gabinetto del podestà, 1944, *Commissione PR*, con diversi protocolli e date. È interessante notare da tale elenco: prioritariamente, l'assoluta mancanza di consulenze esterne - più o meno «di grido» -, e l'esclusivo impiego (a sostegno della nutrita dotazione di tecnici comunali) di noti professionisti bolognesi (note storico-biografiche sugli stessi sono inserite in apposite schede, negli apparati conclusivi); oltre a quelle rappresentanze sindacali standard succitate, la delibera prevedeva l'inserimento, sia di rappresentanti delle storiche istituzioni - le due Accademie -, principali depositarie della formazione architettonica a Bologna, che di una specifica competenza attinente la salvaguardia e conservazione del patrimonio architettonico della città (la Soprintendenza ai Monumenti), sia di note competenze libero-professionali locali, «particolarmente versate in materia», soprattutto quella urbanistica; quant'è indicativa, infine, l'assenza del «quasi protocollare» delegato del PNF? Sull'indebolimento del presentismo egemonico del fascismo a Bologna, in questa fase storica, rimando al testo di B. Dalla Casa, il pnf e la *mobilizzazione bellica*, in Dalla Casa, Preti, *Bologna in guerra*, cit., p. 65 ss.

Elenco dei tecnici attestati/partecipanti al Piano regolatore 1944-1945

Incaricati alla Commissione plenaria	Firmatari tavole di PR	Partecipanti ufficiali alle Commissioni (tot. 83 gg.)
Giuseppe Lenzi (Sindacato provinciale ingegneri)	ing. Giuseppe Lenzi	Sottocommissione - gg. 26
Francesco Santini (Sindacato provinciale architetti)	arch. Francesco Santini COMMISSARIO	Assente giustificato (ASCB0-GdP/1944, n. 5503)
Carlo Tornelli (Inu, Bologna)	ing. Carlo Tornelli SEGRETARIO COMMISSIONE	Sottocommissione - gg. 78
Alfredo Barbacci (Soprintendenza Monumenti)	ing. Alfredo Barbacci	Sottocommissione - gg. 13
Alberto Gambini (Accademia belle arti, Bologna)	arch. Alberto Gambini	Sottocommissione - gg. 13
Giuseppe Bertocchi (Accademia Clementina, Bologna)	ing. Giuseppe Bertocchi	[firma ma non partecipa]
Ferruccio Gherardini (Sindacato proprietà edilizia)	ing. Ferruccio Gherardini	Sottocommissione - gg. 18
Paolo Graziani (Libero professionista)	ing. Paolo Graziani PRESIDENTE COMMISSIONE	Sottocommissione - gg. 83
Giovanni Setti (cattedra Arch. - Ingegneria Bologna)	prof. arch. Giovanni Setti COMMISSARIO	Sottocommissione - gg. 78
Carlo Sgroi (Dir. Servizi tecnici-Comune BO)	ing. Carlo Sgroi	Sottocommissione - gg. 47 (per il Comune)
Giacomo Casati (Vicedir. Servizi tecnici-Comun. BO)	ing. Giacomo Casati	Sottocommissione - gg. 41 (per il Comune)
ing. Raffaele Stanzani (F. F. Capo Div. Urb.-Comune BO)	ing. Raffaele Stanzani	Sottocommissione - gg. 38 (per il Comune)
dott. Luigi Bordon (F. F. Uff. Sanitario-Comune BO)	[partecipa ma non firma]	Sottocommissione - gg. 10 (per il Comune)
(in sostituzione dell'arch. Sanrini)	ing. Giorgio Ramponi	[firma ma non partecipa]
(urc, manca in delibera n. 849/1944)	arch. Giorgio Giovannini	[firma ma non partecipa]
dott. Giuseppe Gattamorta (capo gabinetto, segretario Commissione)	dott. Giuseppe Gattamorta	Sottocommissione - gg. 14 (per il Comune)

²² ASCBO, Gabinetto del podestà, 1944, prot. 4242, 4315; le successive missive ministeriali (prot. 4464, 5593) attestano l'elezione dell'architetto Alfio Susini a consulente al Piano in elaborazione, in rappresentanza del Ministero dei Lavori pubblici.

²³ ASCBO, Gabinetto del podestà, 25 luglio 1944, prot. 5023, in merito all'incontro a Verona con l'ingegnere Nobili della Direzione generale delle FF.SS.; ASCBO, Gabinetto del podestà, 25 luglio 1944, prot. 5024, in merito all'incontro a Venezia con l'ingegnere Simone, capo di gabinetto del Ministro dei Lavori pubblici, e con l'architetto Susini, delegato dal Ministero di competenza a partecipare alla Commissione per il Piano regolatore del 1944.

²⁴ Una dichiarazione, questa, di enorme peso, sia politico che disciplinare. Un'indicazione a procedere nel rispetto di un innovativo quadro normativo inerente le procedure di pianificazione urbanistica deliberato solo due anni prima - la legge 1150 del 17 agosto 1942, *Legge generale urbanistica* -, e che di tale strumento (nonostante se ne perda traccia in tutti i successivi documenti di lavoro esaminati, ma soprattutto non venga minimamente ricordato, nemmeno dallo stesso Agnoli, nel suo testo del 1975), vennero qui pur parzialmente sperimentate - quasi certamente per la prima volta in Italia, sebbene mai dichiaratamente -, una serie di opzioni procedurali e strategiche cardine rimaste poi ampiamente inattuata in quei Piani regolatori emanati durante l'emergenziale periodo della ricostruzione post-bellica. Per una riflessione storico-critica organica di tale evento giuri dico-legislativo, cfr. P.G. Massaretti, *La città e la regola. Per un'archeologia della Legge generale urbanistica n. 1150/1942*, in L. Falco (a cura di), *Le riforme possibili. Le proposte dell'Inu la legislazione urba-*

nistica a partire dalla formazione della legge del 1942, Roma, INU, 1995.

²⁵ L'assenza, nei verbali rintracciati presso l'ASCBO, Gabinetto del podestà, 1944, di apposite riflessioni, sia sulla «borgata» di Corticella, che sulle condizioni del nucleo urbano *intra moenia* (oggetto, d'altra parte, di una specifica e dettagliata rielaborazione cartografica), indurrebbe credibilmente a ritenere la presenza di un verbale della Sottocommissione riferito all'ottobre del 1944. Nel dettaglio, inoltre, non ho rintracciato documenti che attestino né la dichiarata conclusione dei lavori della Sottocommissione, né la successiva attivazione delle elaborazioni cartografiche, né ho potuto rintracciare la documentazione relazionale che ci si può attendere tra gli elaborati standard di un piano urbanistico (la carpatta «Piano regolatore», destinata all'ingegnere Gattamorta - e identificata al prot. del 16 giugno 1944 dell'ASCBO, Gabinetto del podestà -, è risultata vuota).

²⁶ ASCBO, Gabinetto del podestà, 1945, prot. 5481, cit.

²⁷ Il materiale illustrativo del Piano regolatore del 1944 effettivamente disponibile sullo specifico è relativamente limitato. Notificata, come sopra, l'assenza della documentazione relazionale standard (la Relazione tecnica d'accompagnamento, le Norme di Piano); non rintracciato nemmeno il materiale preparatorio - grafico e cartografico - necessariamente elaborato, i pochi documenti attestanti il Piano regolatore sono così di seguito riassumibili.

Materiale cartografico depositato presso l'Archivio storico del Servizio urbanistica del Comune di Bologna:

Piano regolatore generale della città di Bologna, 1944-1945: sei autonome tavole acquerellate, 100 x 150 cm ciascuna, scala 1:5000, su fogli planimetrici numerati, datati 1941, e riportanti in calce i nomi degli edifici (pubblici e privati, storici e produttivi) individuati nel quadrante urbano di competenza; sul foglio 3 sono contenute le firme autografe dei progettisti (così come riportata nella tabella di nota 25), sul foglio 6 la legenda;

Piano regolatore generale, 1944-1945. Borgo Panigale: una tavola planivolumetrica acquerellata (assonometrica con ombre), 170 x 100 cm, scala 1:2000, con scheda riportante l'elenco dei progettisti: «dott. ing. Paolo Graziani; dott. ing. Giorgio Ramponi; dott. ing. Giovanni Setti; dott. ing. Carlo Tornelli; dott. ing. Carlo Sgroi dell'Ufficio tecnico comunale; dott. ing. Enrico Casati dell'Ufficio tecnico comunale; dott. ing. Raffaele Stanzani dell'Ufficio tecnico comunale; dott. arch. Giorgio Giovannini dell'Ufficio tecnico comunale»;

Piano regolatore generale, 1944-1945. San Lazzaro di Savena: una tavola planivolumetrica acquerellata (assonometrica con ombre), 170 x 100 cm, scala 1:2000, con identica scheda riportante l'elenco dei progettisti;

Piano regolatore generale, 1944-1945. Collina dell'Osservanza: una tavola con «schizzo planimetrico» acquerellato, 120 x 80 cm, scala 1:2000, con identica scheda riportante l'elenco dei progettisti; la tavola riguarda il progetto di un «Teatro», soprastante la facoltà di Ingegneria, e raggiungibile con un tratto di strada coassiale a viale Risorgimento.

Nonostante l'attestazione fattane in *La città di Bologna. Risorgere dalle macerie*, cit., pp. 136-141, e in Agnoli, *Bologna «città aperta»*, cit., p. 77, gli assonometrici in scala 1:2000 delle «borgate» di Casalecchio di Reno e di Corticella non sono, a tutt'oggi, materialmente rintracciabili.

Materiale cartografico depositato presso l'Archivio storico comunale (ritrovato, restaurato ed esposto nell'ambito della mostra *La Fiera e la città*:

Piano regolatore generale della città di Bologna, 1944-1945: grande tavola espositiva acquerellata, 280 x 270 cm, scala 1:5000, composta dall'unione delle sei tavole succitate prive di cornici; seppur priva di firme autografe, è invece qui riportata la scheda dei progettisti sopra descritta, e la legenda presenta due voci in più rispetto la precedente versione «non espositiva»;

Piano regolatore generale della città di Bologna, 1944-1945. Planimetria della città entro le antiche mura relativa agli edifici sinistrati e nuovi allineamenti stradali: scala 1:2000): tavola espositiva acquerellata, 140 x 120 cm, scala 1:2000, con legenda e la succitata scheda dei progettisti.

Accreditate informazioni personali sostengono che le due grandi tavole, appositamente allestite a fini espositivi, fossero state utilizzate *in primis* all'interno della mostra «sulla ricostruzione» organizzata dal CLN di Bologna, nei

mesi di luglio-ottobre 1945, presso il palazzo Comunale; tuttavia, a riscontro, il n. 8/1950 della rivista «Il Comune di Bologna», monografico sulla ricostruzione, appunto, non riporta (certo comprensibilmente) tra le sue tantissime immagini tali riproduzioni del Piano regolatore del 1944-1945.

³¹ Il percorso individuato comprende l'asse di via Libia, tra l'incrocio con la via San Vitale (l'attuale via Massarenti) e l'incrocio dell'asse progettato all'interno dell'area di espansione sopra il gasometro (all'incirca l'attuale via della Repubblica); quindi, da questo incrocio sull'asse uscente di via Mascarella (nel tratto dell'attuale via Stalingrado), con la sequenza delle attuali, via della Liberazione, via G. Mazza e via F. Bolognesi - all'interno del quartiere Bologna -, attraverso una strada di progetto si arriva all'area di Bertalia, ove era prevista la nuova collocazione della stazione. Di qui, ripiegando verso sud, una strada di progetto si connetteva a via Emilia Ponente, passando a est dell'ospedale maggiore e servendo la prevista area della Fiera campionaria, tangente a est tale asse.

³² Cfr. Ente Fiere Bologna, *La Fiera e la città*, cit., pp. 22-23.

³³ Indicazione che riprende quasi certamente i risultati dell'indagine sul dimensionamento urbano previsto, e che Plinio Marconi - come «Consulente generale» per gli studi attuativi del Piano regolatore definito dal concorso del 1938, e sulla base del suo noto elaborato, co-vincente al citato concorso nazionale - pubblicò con il titolo *Impostazione razionale del Piano regolatore riguardo la dislocazione e la metrica delle aree di ampliamento. Con applicazione al Piano regolatore di Bologna*, «Architettura», XXII, 1943, pp. 156-168.

³⁴ L'indagine di Marconi precedentemente citata, infatti, si fondava su un ancora sconosciuto «Schema del nuovo Piano Regolatore intercomunale di Bologna» (così come appunto richiesto dalla legge 1150 del 1942), e rievocante - nel dettaglio - quella fusione al capoluogo dei Comuni limitrofi di Casalecchio di Reno, Borgo Panigale, Corticella e San Lazzaro, e mai - a parte Borgo Panigale, appunto - materialmente attuata; nel dettaglio cfr. Ariotti, *Il dibattito sulla «Grande Bologna»*, cit., p. 262 ss.

³⁵ Cfr., nel testo di P. Bottoni, G.L. Giordani, A. Legnani, M. Pucci, *Concorso per il Piano regolatore della città di Bologna, anno 1938*, Bologna, Aldina arti grafiche, 1938, pp. 91-96, 97-100, 132-137, sia due paragrafi della relazione *Criteri di valorizzazione e piano regolatore della collina. Nuova rete viaria e Nuovi quartieri di abitazione in collina*, sia le attinenti tavole progettuali.

³⁶ Emblematica di ciò è la forte attenzione che la Sottocommissione aveva posto allo studio della soluzione dell'attacco della viabilità collinare all'uscita di porta Saragozza (cfr. il verbale di studio del mese di settembre), soprattutto al servizio «di una delle più vistose realizzazioni progettuali fasciste», la funivia Bologna-San Luca; cfr. D'Attorre, *Introduzione*, cit., p. 33.

³⁷ Cfr. E. Fantoni, P. Marconi, G. Vaccaro, *Cenni illustrativi del nuovo Piano regolatore della città di Bologna*, «Bologna. Rivista del Comune», 14, 1955.

³⁸ Mi voglio qui riferire, cioè, alle indicazioni contenute nel paragrafo *Le nuove sistemazioni storico artistiche ambientali studiate*, del citato *Concorso per il Piano regolatore della città di Bologna, anno 1938*, pp. 89-90.

³⁹ L'assenza, nelle tavole di Piano depositate presso l'Archivio storico del servizio urbanistica del Comune, di tale previsione (addirittura, la retinatura puntinata che campisce tali aree sulla grande tavola espositiva mostra chiaramente un successivo intervento di sovrapposizione), rende documentalmente meno attestabili tali mie interpretazioni, che presentano tuttavia - coerentemente con la prassi di lavoro allora materialmente attivata - una precisa credibilità disciplinare.

⁴⁰ L'emaneazione dell'apposita legge 1497 del 29 giugno 1939, *Protezione delle bellezze naturali*, è il risultato dell'azione vincente di Giuseppe Bottai per attestare al suo Ministero i compiti di governo dell'inesauribile patrimonio nazionale, sia delle bellezze naturali, ma soprattutto «delle cose d'interesse artistico e storico» (vedi l'omonima legge 1089 del 1° giugno 1939). Un'incisiva azione politica che ha prodotto lo stralcio di tali competenze dal contesto della legge urbanistica che originariamente - a partire cioè dal *Progetto di legge urbanistica del 1933* - (e strategicamente) le conteneva; sullo specifico, cfr. P.G. Massaretti, *Dalla «regolamentazione» alla «regola». Sondaggio stori-*

co-giuridico sull'origine della legge generale urbanistica del 17 agosto 1942, n. 1150, «Rivista giuridica di urbanistica», 4, 1995.

⁴¹ Puntuali rendicontazioni tabellari ritrovate, in grande quantità, nell'Archivio di gabinetto del podestà, lungo tutto il periodo della gestione Agnoli. Dati quantitativi, di facile raggiungibilità e di grande interesse testimoniale, che dovrebbero essere oggetto di una ponderata traduzione statistica.

⁴² Sulla consistenza e localizzazione delle «94 incursioni aeree subite da Bologna», cfr. L. Bergonzini, *Bologna 1943-1945 Politica ed economia in un centro urbano nei venti mesi dell'occupazione*, Bologna, CLUEB, 1980; più dettagliata la puntuale ricerca di F. Manaresi, *Le incursioni aeree su Bologna alla luce di nuovi documenti*, «Atti e memorie della Deputazione di storia patria delle Province della Romagna», 1982, pp. 3-28.

⁴³ Cfr. G. Zucchini, *Edifici di Bologna*, Bologna 1913, p. 14; indispensabile il richiamo a Guido Zucchini, vero e proprio paladino tecnico e politico di quell'«età carducciana»; per verificare lo spessore e la forza di questa cultura, si rimanda alla consultazione, nel presente volume, del paragrafo «Trasformazioni urbane postunitarie» della *Bibliografia sistematica*.

⁴⁴ Cfr. D'Attorre, *Introduzione*, cit., p. 25; per notizie più generali su questa speciale tipologia di «proprietari-imprenditori» (che come gli ingegneri A. Manaresi e G. Lenzi ebbero ruoli decisivi nella gestione sia politica che immobiliare di Bologna), cfr. Sindacato provinciale fascista degli ingegneri (SPFI), apposito «Bollettino», dal 1931 al 1935.

⁴⁵ Cfr. D'Attorre, *Introduzione*, cit., p. 29.

⁴⁶ Per chiarezza ed essenzialità, rimando ad Agnoli, *Bologna «città aperta»*, cit., cap. 5, «Bologna città ospedaliera», p. 105 ss.

⁴⁷ Per completezza, rinvio alla consultazione, nel presente volume, dei paragrafi della *Bibliografia sistematica* dedicati all'Esposizione commerciale dell'anno 1888, alla Mostra dell'agricoltura del 1935, alla Fiera campionaria, nei suoi caratteri distintivi soprattutto architettonici.

⁴⁸ Cfr. L. Mumford, *La città nella storia. Dal santuario alla città invisibile* (prima edizione New York 1961), Milano, Bompiani, 1981, p. 639.

⁴⁹ Così come ottimizzati da Virgilio Testa nella relazione di presentazione al Ministero dei Lavori pubblici (novembre 1933) del *Progetto di legge urbanistica* - relazione contenuta in Falco, *Le riforme possibili*, cit., pp. 51-64 -, e facente parte di quel blocco del materiale di lavoro e di ricerca prodotto dall'apposita commissione ministeriale per lo studio della legge e costituito dai progetti di legge del 1932 e 1934, le diverse versioni dell'articolato della legge adottata, la documentazione relazionale elaborata per l'approntamento degli stessi progetti di legge, di cui proprio la relazione succitata.

⁵⁰ «Mentre in molti paesi europei la ricostruzione fu utilizzata per impostare su nuove basi lo sviluppo urbano e territoriale, in Italia servì invece per accantonare la legge urbanistica di cui già si disponeva. [...] nel 1945, la legge ordinaria fu così definitivamente sostituita da norme speciali sui piani di ricostruzione», cfr. DL 1° marzo 1945, n. 154, *Sui piani di ricostruzione degli abitati danneggiati dalla guerra*; cfr. V. De Lucia, *Dalla legge del 1942 alle leggi di emergenza*, in G. Campos Venuti, F. Oliva (a cura di), *Cinquant'anni di urbanistica in Italia. 1942-1992*, Roma-Bari, Laterza, 1993, p. 90.

⁵¹ Cfr. M. Tafuri, *Gli anni della ricostruzione*, in Id., *Storia dell'architettura italiana 1944-1986*, Torino, Einaudi, 1986, p. 43.

⁵² Cfr. D'Attorre, *Introduzione*, cit., p. 36.

⁵³ Cfr. A. Melis (a cura di), *Concorso per il progetto di massima del Piano regolatore della città di Bologna. Relazione della commissione giudicatrice*, «Urbanistica», 1, 1940.

⁵⁴ Cfr. D'Attorre, *Introduzione*, cit., p. 20; sul medesimo problema, all'interno dello stesso volume; S. Ramazza, *Le realizzazioni dello IACP dal 1906 al 1940*, pp. 163-196; per una riflessione più globale sul problema della politica della casa bolognese, cfr. C. Cesari, G. Gresleri, *Residenza operaia e città neo-conservatrice. Il caso di Bologna*, Roma, Officina, 1976.

⁵⁵ Cfr. Bergonzini, *Demografia*, cit., p. 177.

⁵⁶ Cfr. in D'Attorre, *Introduzione*, cit., cap. 1, «Dalla città tradizionale alla città contemporanea: una lunga adolescenza», pp. 11-23.

