

VIA ROMA, 1936-1937

Federica Legnani

Viabilità, igiene ed estetica: il «Bando di Concorso per un progetto di sistemazione della nuova via Roma, di fronte a Piazza Malpighi e della zona adiacente» elencava tre esigenze prioritarie, una sorta di linee guida per la formulazione delle proposte progettuali. Erano problemi classici dell'epoca, che affliggevano tante città, all'ordine del giorno nelle attività degli uffici tecnici municipali, e su cui si concentrava la riflessione delle due anime della cultura urbanistica italiana: quella ancora legata alle concezioni ottocentesche e quella più aggiornata, sensibile alle istanze del movimento moderno. Lo scarso testo del bando non disponeva una gerarchia fra le tre esigenze elencate e neppure forniva ulteriori indicazioni e suggerimenti per l'impostazione dei progetti. E dunque necessario leggere un po' fra le righe e soprattutto rintracciare altre fonti per avere un'idea più chiara e circostanziata del tema oggetto del concorso, bandito nel 1936, e dell'importanza dell'operazione per la città di Bologna'.

LA SUCCURSALE DI VIA INDIPENDENZA

L'area si trovava in una delle zone più «malsane» della città e, dunque, non stupisce che della sua sistemazione si discutesse da molti decenni.⁴ Il «Piano Edilizio Regolatore e di ampliamento della città» del 1889 aveva previsto la sostituzione di via delle Casse con un'arteria più larga, rettilinea, parallela a via Indipendenza, tracciata a partire da piazza Umberto I fino a via Ugo Bassi, all'altezza dell'hotel Brun. Già nel 1905⁵ tutte le opere relative alla costruzione della nuova strada furono dichiarate di «risanamento» e il tratto compreso fra la stazione e via Riva di Reno fu completato e aperto al traffico prima del 1915.

Quando nel 1927 stavano per scadere i termini di validità del Piano del 1889, allo scopo di richiederne una proroga, venne effettuata una verifica molto dettagliata delle previsioni in esso contenute distinguendole fra già realizzate, da modificare e ancora da eseguire. Queste ultime erano elencate nella *Relazione tecnica* che accompagnava la richiesta di proroga: in testa comparivano proprio i lavori per la nuova strada lungo via delle Casse, da intitolare al Principe Amedeo.

Ci vollero circa quattro anni per dare inizio ai lavori di copertura dei canali di Reno e Cavaticcio, che sbarravano perpendicolarmente i collegamenti con la stazione. In

quella occasione vennero effettuati i primi espropri anche nel tratto di via delle Casse compreso tra via Riva di Reno e via Ugo Bassi, cosicché nel 1936 potevano essere costruiti alcuni edifici nel lato levante: una quinta continua lunga oltre un chilometro, con una sezione larga venti metri, di cui dieci di portico. La «succursale ad ovest di via Indipendenza» stava diventando una realtà, ma ancora non erano state studiate le sistemazioni definitive per gli imbocchi verso la stazione e verso via Ugo Bassi. Quest'ultimo luogo, in particolare, divenne oggetto di un concorso nazionale, con l'applicazione di una procedura che si stava diffondendo con grande rapidità in tutt'Italia e che permetteva di centrare un duplice obiettivo: da una parte porre le vicende urbane all'attenzione di un pubblico sempre più vasto; dall'altra costituire la prima grande occasione per il regime fascista di mostrare anche a Bologna la sua capacità realizzatrice lasciando un segno forte e indelebile sull'assetto urbano.

IL CONCORSO E LE QUESTIONI POLITICHE TRA LOCALISMO E CENTRALISMO

A Bologna il dibattito sulle questioni di architettura e di urbanistica era stato da tempo aperto anche ai non addetti ai lavori: «Il Resto del Carlino» ospitava una rubrica appositamente dedicata, dove intervenivano autorevoli commentatori di fama nazionale. Quest'apertura era un tassello di una strategia più generale, mirata a ottenere l'aumento del consenso popolare, e non, come si volle far credere, la sollecitazione a un pubblico controllo, più attento e critico, sull'attività dell'Amministrazione. Secondo Alberto Calza-Bini l'istituto del concorso aveva il merito di favorire «manifestazioni d'arte degne, altrimenti ostacolate dalla gretta insipienza dei troppi uffici pubblici»³. Tuttavia, già all'epoca, non tutti erano d'accordo nel sostenere che una discussione «allargata alla popolazione» sulle questioni urbane fosse di per sé positiva: fra i detrattori, Armando Melis sosteneva che il risultato più evidente di questa prassi fosse l'invenimento delle polemiche, che trovavano così nuovi argomenti di cui alimentarsi. Certamente bandire una gara di livello nazionale per la definizione urbanistica di un'area urbana significava conferire al problema un grande rilievo, tale da suscitare gli interessi di coloro che detenevano poteri economici e immobiliari'.

È bene sottolineare che il tema del concorso non era architettonico - in tal caso i professionisti sarebbero stati invitati a definire la progettazione di edifici monumentali, atti a ospitare gli apparati e gli stilemi iconografici fascisti -, al contrario, il bando imponeva ai concorrenti di astenersi dal fornire indicazioni troppo dettagliate da questo punto di vista, e di limitarsi piuttosto a disegnare il volume degli edifici previsti. Tuttavia, scorrendo l'elenco degli elaborati obbligatori si nota che era richiesta una sola planimetria in scala 1:1000 e numerosi elaborati di tipo prospettico e assonometrico: considerando che il formato delle tavole era stato fissato in un metro per un metro, se ne deduce la scarsa importanza attribuita alla relazione con il contesto urbano, la completa indifferenza verso la dimensione territoriale dei problemi viabilistici e il ruolo preminente assegnato alla percezione visiva. La progettazione doveva essere finalizzata alla realizzazione di uno spazio dimensionato sulle aspirazioni monumentalistiche: il volume degli edifici, la vastità delle piazze e la larghezza delle sezioni stradali erano gli strumenti per ottenere l'impatto scenografico ricercato.

Il concorso, dunque, rappresentava da una parte la prima concreta occasione per Bologna di aprire un confronto con la cultura urbanistica nazionale; dall'altra un modo per limitare l'autonomia dei tecnici municipali, generalmente considerati dal regime un pericoloso residuo dello Stato liberale e, allo stesso tempo, per aumentare il controllo centrale sulle questioni cittadine (e in particolare immobiliari). La sostituzione della carica di sindaco con quella di podestà e le modifiche all'ordinamento comunale del 1926 erano parte di una serie di provvedimenti mirati a sottrarre ai funzionari molti poteri nella gestione locale della politica urbanistica. Giuseppe Pagano, in un articolo pubblicato su «Il Resto del Carlino» lo stesso giorno in cui fu bandito il concorso, sottolineava che i podestà detenevano grandi responsabilità nella definizione delle questioni urbane. In particolare, la preoccupazione di Pagano riguardava l'insensibilità (vera o presunta) dei podestà rispetto alla componente estetica, spesso sacrificata di fronte a esigenze di viabilità e d'igiene³.

Con l'istituzione del concorso, l'Amministrazione assunse il ruolo di committente e il rispetto degli interessi municipali poteva così essere garantito dal podestà, cui spettava la presidenza della Commissione giudicatrice (come era* stabilito nel bando tipo messo a punto dalla Reggenza

nazionale dei gruppi urbanistici e dal Centro di cultura urbanistica del Sindacato nazionale ingegneri). Dovevano essere rappresentati anche i sindacati nazionali di categoria, oltre che quelli locali: il sindacato era parte integrante dell'organizzazione corporativa fascista e ai rappresentanti nazionali era attribuito un ruolo di intermediazione fra gli interessi dei professionisti e lo Stato.

Membri della giuria, presieduta dal podestà Cesare Colli-va, furono: Marcello Piacentini, vicepresidente; Giuseppe Vaccaro, per il Sindacato nazionale architetti fascisti; Gino Cipriani, per il Sindacato nazionale ingegneri fascisti; Melchiorre Bega, per il Sindacato architetti di Bologna; Filippo Montuschi, per il Sindacato ingegneri di Bologna; Mario Agnoli, per l'Associazione fascista della proprietà edilizia locale; Corrado Capezzuoli, per la Regia soprintendenza regionale dell'Arte medioevale e moderna; Giuseppe Bellei, ufficiale sanitario del Comune; Carlo Sgroi, ingegnere-capo del Comune; Giuseppe Gattamorta, segretario. La presenza di Marcello Piacentini, non contemplata fra le rappresentanze stabilite nel bando, era un segno dell'importanza assunta dalla vicenda a livello nazionale, tale da richiedere un controllo diretto da parte dei più alti vertici del regime. Cipriani e Vaccaro non avrebbero potuto garantire da soli il controllo necessario, anche perché quest'ultimo, pur essendosi trasferito a Roma, era certamente ancora molto legato all'ambiente professionale bolognese.

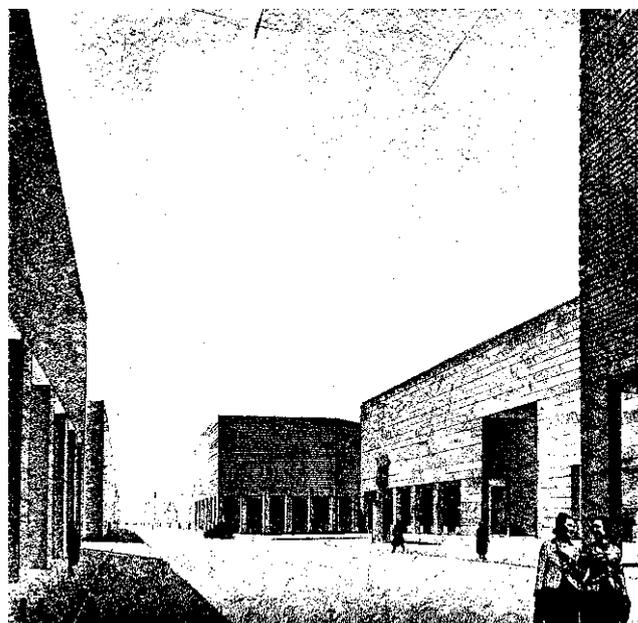
Alla scadenza furono presentati 19 progetti, per un totale di 150 tavole e nel marzo del 1937, dopo appena un mese, fu reso noto l'esito del concorso: tre gruppi segnalati, altri tre dichiarati vincitori ex-sequo e chiamati, in seguito, a redigere un piano definitivo sotto la direzione dello stesso Piacentini. La vicenda bolognese ricalcò, nelle sue conclusioni, l'analogo e più noto concorso di Torino, di pochi anni precedente: la mancanza di un unico vincitore fu il pretesto per affidare, nei fatti, l'incarico a Piacentini⁴.

Il successo in termini di partecipazione fu clamoroso, anche se il tema, secondo l'opinione di Pagano, non aveva le caratteristiche per giustificare un concorso nazionale, ma era piuttosto più adatto per una gara a inviti fra i professionisti locali (magari con la possibilità di discutere collegialmente le idee con lo stesso podestà). Considerando soltanto i gruppi premiati si osserva che almeno 6 dei 19 professionisti concorrenti non erano bolognesi e che fra questi comparivano alcune figure fondamentali della cui-

tura urbanistica dell'epoca: Duilio Torres, veneziano, libero docente di Architettura e urbanistica, che lavorò a numerosi piani regolatori nel Veneto e che partecipò alla Commissione speciale per lo studio della regolamentazione dei concorsi; Alfio Susini, romano, libero docente di Disegno architettonico e rilievo dei monumenti, che contribuì alla redazione dei Piani regolatori generali di Roma, Perugia e Imperia e partecipò a numerosissimi concorsi nazionali; Arnaldo Massimo Degli Innocenti, fiorentino, assistente alla cattedra di Urbanistica, che partecipò a molti concorsi in tutt'Italia, classificandosi primo ex-aequo a Rimini; Piero Bottoni, forse il personaggio più noto e importante, delegato italiano al CIRPAC (Comitato internazionale per la risoluzione dei problemi dell'architettura contemporanea), organo dei CIAM (Congressi internazionali di architettura moderna), e che partecipò al Congresso di Atene del 1933, sul tema de *La città funzionale*.

I PROGETTI PREMIATI

Anche se il bando aveva elencato le esigenze di viabilità, igiene ed estetica senza disporre una gerarchia, certamente alla viabilità venne assegnato il primato fra i criteri che ispirarono i giudizi della Commissione. Rimase sottintesa, ma ben chiara ai commissari, la questione dell'intervento nella città esistente, il confronto con il tessuto urbano storico, la selezione dei manufatti da mantenere e quelli da abbattere. Il rapporto tra permanenze e trasformazione investiva tutte e tre le categorie esigenziali enunciate nel bando: per motivi igienici si demolivano le costruzioni malsane e si coprivano i canali; per motivi viabilistici si allargavano le sezioni stradali e si creavano ampie piazze in coincidenza degli incroci; per motivi estetici si isolavano le architetture monumentali⁸. L'antico tessuto urbano era dunque condannato a essere spazzato via: si potevano conservare solo gli edifici cui si attribuiva un valore artistico e la capacità di inserirsi «senza disturbo» nel nuovo assetto. La convergenza di tante strade, la simmetria visiva con piazza Ravegnana e la facciata concava del recente palazzo del Gas suggerì a molti partecipanti un progetto impostato sulla duplicazione di quest'ultimo, o addirittura la sua moltiplicazione fino a ottenere una struttura a esedra molto ampia, che si estendeva fino alla chiesa di San Francesco. Simili soluzioni furono tutte valutate negativamente.



Motto «Porta Stiera 6» (Nino Bertocchi, Piero Bottoni, Gian Luigi Giordani, Alberto Legnani, Mario Pucci, Giorgio Ramponi). Veduta di piazza Augusto imperatore nella prospettiva di via Roma, 1936. Fotografia autenticata con firma. ACCB

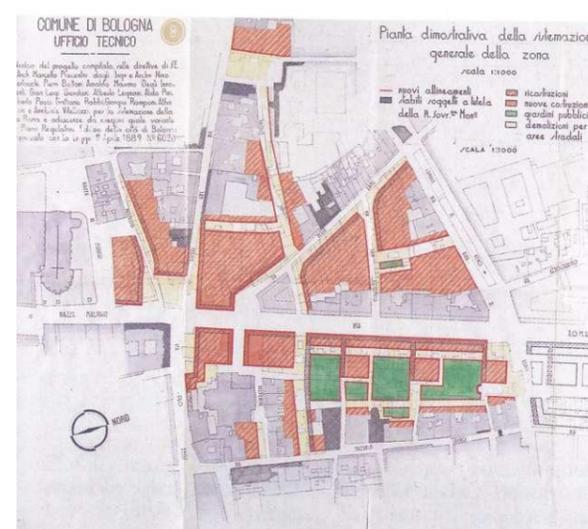
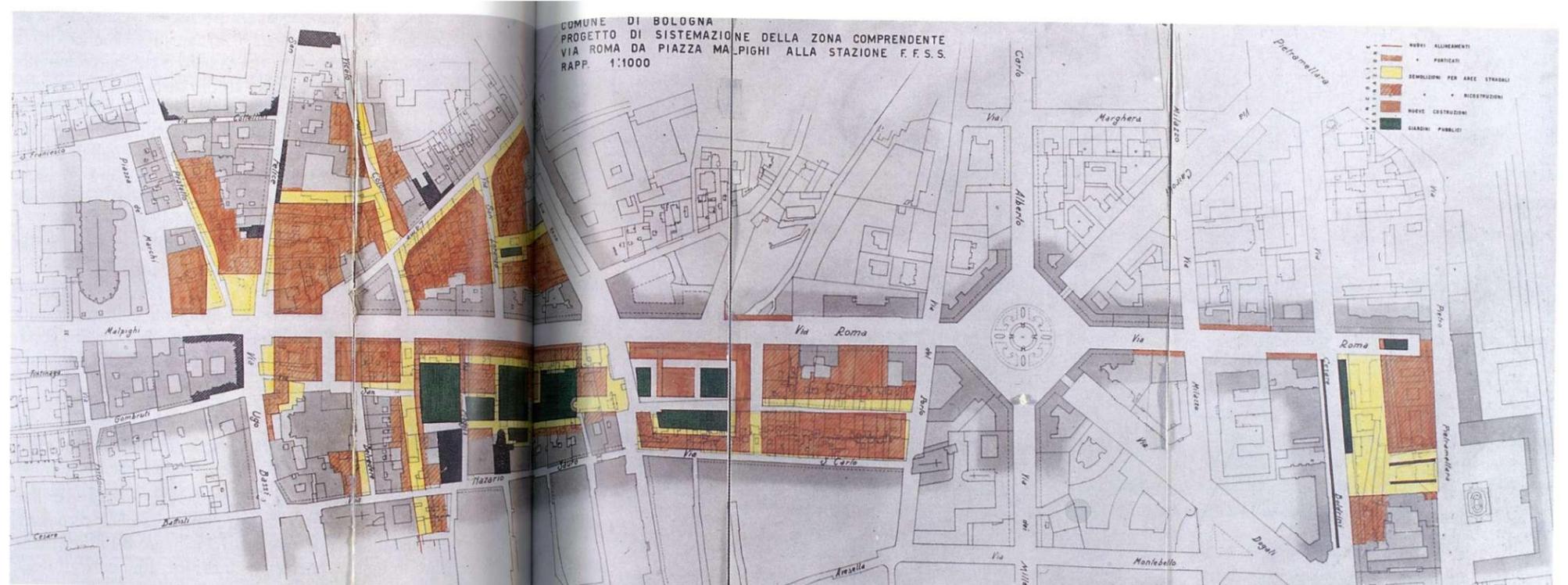
te, poiché lo stesso palazzo del Gas, sia con il disegno di prospetto sia con la forma planimetrica, stabiliva una equivalenza fra due strade alle quali, invece, doveva essere conferita un'importanza completamente diversa: via Lama e via Roma. In questo modo l'«errore di impianto», invece di essere avvertito come tale, e dunque in qualche modo corretto, veniva piuttosto enfatizzato come in un gioco di specchi rifratti. Tredici lavori furono dunque scartati perché avevano trascurato troppo l'aspetto funzionale a vantaggio di quello scenografico e non avevano trattato con l'attenzione necessaria la viabilità, risolta soltanto con l'introduzione di nuovi marciapiedi e semafori. Naturalmente questi progetti si differenziavano fra loro per le scelte architettoniche (per altro specificatamente diffidate nello stesso bando).

Secondo la giuria, la corretta impostazione della viabilità avrebbe dovuto fondarsi sull'individuazione di una gerarchia fra i collegamenti nord-sud ed est-ovest fondata sul riconoscimento del ruolo predominante di quest'ultimo (la consolare via Emilia), determinato sia dal suo valore storico sia da quello funzionale.

Nessuno fra i progetti premiati e segnalati aveva trascurato la presenza, nel luogo di progetto e nelle immediate vicinanze, di alcuni importanti elementi urbani: il complesso monumentale della chiesa di San Francesco (della seconda metà del Settecento), l'ospedaletto (cinquecentesco, attribuito a Tibaldi), l'hotel Brun (della fine del Quattrocento), il mercato cittadino (del 1910, progettato da Arturo Carpi¹⁰) e di un tratto ancora scoperto di canale.

Vennero segnalati i lavori di: Duilio Torres, Ildebrando Tabarroni e Giorgio Werter Marini (motto: BOLOGNA 6.9.12); di Paolo Graziani, Adriano Marabini, Bruno Parolini e Arrigo Stanzani (motto: G.M.P.S. 1937 A. XV); di Carlo Tornelli (motto: IMPERO 3).

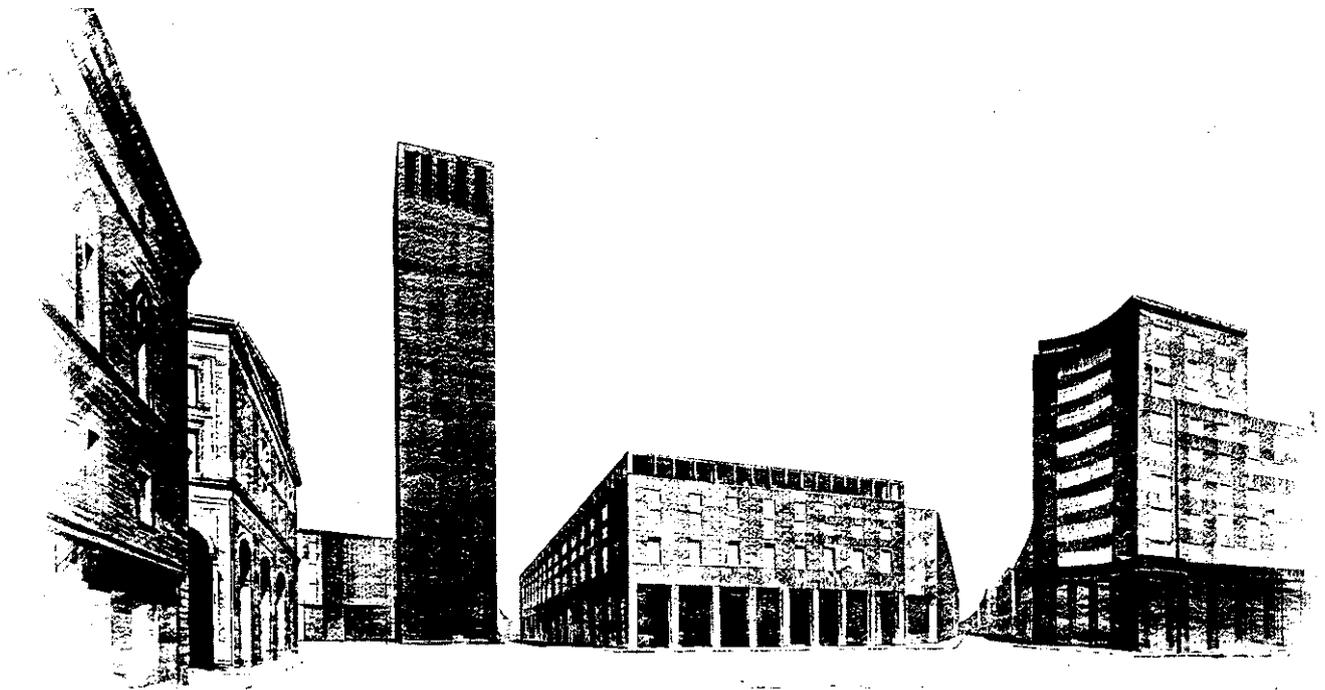
Il gruppo Torres, Tabarroni e Marini propose tre alternative, diverse nell'impostazione dell'incrocio fra le vie Ugo Bassi e Roma e nel disegno di via del Pratello, mentre la ridefinizione dell'imbocco di via Lama, affidata a un edificio con fronte a «L», che aveva il compito di creare uno slargo e contemporaneamente di impedirne la vista da piazza Malpighi, era una costante ripetuta. Il progetto di Graziani, Marabini, Parolini e Stanzani affrontò il problema della viabilità a partire dalla scala urbana: una planimetria mostrava come un diverso assetto di via Roma avrebbe potuto migliorare il collegamento fra la stazione e



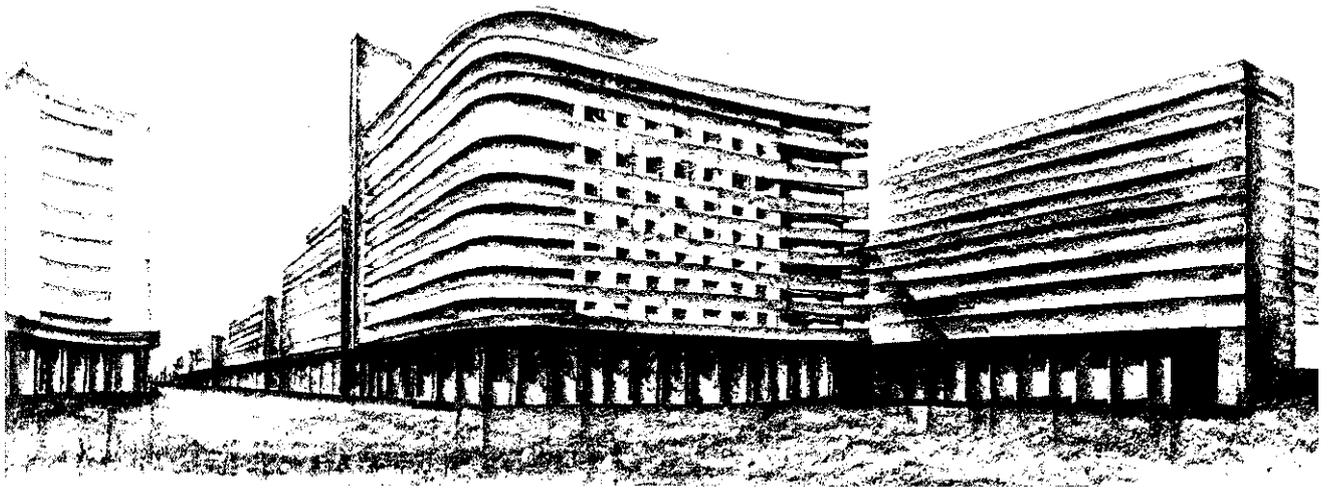
Comune di Bologna. Planimetria generale dell'area interessata dai lavori per la nuova via Roma, da piazza Malpighi a piazza dei Martiri sino alla stazione ferroviaria, 1938. Pastello su copia eliografata. ACCB

Marcello Piacentini e collaboratori, Indicazioni planivolumetriche per la nuova sistemazione di via Roma in base alla soluzione indicata dal progetto vincitore «Porta Stiera 6» (Nino Bertocchi, Piero Bottoni, Gian Luigi Giordani, Alberto Legnani, Mario Pucci, Giorgio Ramponi), 1938. ACCB

Planimetria di studio per l'imbocco di via Roma, successiva al concorso, 1938. Pastello su copia eliografata. ACCB



Motto «Felsina 37» (Galliano Rabbi, Annibale Vitellozzi, Aldo Pini, Alfio Susini). Veduta delle grande piazza tra via Roma, via Lame e via San Felice, con torre dell'Arengario, 1936.
Fotografia originale perduta. ACCB



Motto «Cardo 27 » (Enrico De Angeli). Veduta della piazza all'imbocco di via Roma. A sinistra l'ex palazzo del Gas, 1936.
fotografia autenticata con firma. ACCB

porta Saragozza, mentre in senso est-ovest si propose l'allargamento della sede stradale di via San Felice (portata a 15 metri). A piazza Malpighi si giustapponevano due «slarghi» contigui (il primo in corrispondenza dell'innesto di piazza De Marchi, il secondo all'incrocio con via Ugo Bassi), che determinavano una sequenza di spazi aperti certamente funzionale ma poco definita morfologicamente e fuori scala rispetto al contesto. Per l'area del mercato furono studiate due soluzioni alternative, una che eliminava, l'altra che conservava la struttura esistente. Il progetto Tornelli creava un unico spazio aperto, di forma allungata, che comprendeva piazza Malpighi, di cui si manteneva la dimensione in larghezza, fino a raggiungere l'incrocio fra via Roma e via Lame. La forma concava del palazzo del Gas determinava la traiettoria di una strada curva che si collegava con via San Felice: fu questa senza dubbio una delle soluzioni più originali fra quelle presentate.

Furono premiati ex-asquo i progetti di Galliano Rabbi, Aldo Pini, Alfio Susini e Annibale Vitellozzi (motto: FELSI-NA 1937); Arnaldo Massimo Degli Innocenti (motto: K. 12); Nino Bertocchi, Piero Bottoni, Gian Luigi Giordani, Alberto Legnani, Mario Pucci e Giorgio Ramponi (motto:

PORTA STIERA 61

Pini, Rabbi, Susini e Vitellozzi risolsero l'imbocco di via Roma creando una piazza a «T», con il tratto corto in corrispondenza dell'incrocio fra via Ugo Bassi, di cui arretravano il fronte opposto all'hotel Brun, e via San Felice. La demolizione dell'ospedaletto permetteva loro di far confluire nella nuova piazza e di allargare via del Pratello: essa poteva così diventare l'ausiliaria funzionale - per lo smaltimento del traffico est-ovest - di via San Felice. Una torre monumentale, dedicata ai Caduti della grande guerra (tema lungamente dibattuto a Bologna e all'epoca ancora privo di soluzione), stabiliva una simmetria con piazza Ravegnana. Per il lato levante di via Roma studiarono due alternative, che differivano solo nell'ingombro dell'edificio d'angolo con via Ugo Bassi: nella seconda ipotesi questo arretrava, dando origine a uno spazio più ampio che avrebbe certamente aumentato la dimensione monumentale complessiva dell'area. Di questo progetto venne lodata l'impostazione «flessibile», in quanto erano poche le espropriazioni previste e le lottizzazioni erano dettagliatamente definite.

Anche Degli Innocenti progettò una torre monumentale, più o meno alla stessa altezza di via San Felice, ma più a

sud rispetto al progetto precedente, perché egli conserva l'ospedaletto. La piazza con la nuova torre era chiusa a sud da un edificio a «L», che lasciava scoperto il fronte del palazzo del Gas. Ma le proposte maggiormente apprezzate furono la copertura del canale di Reno, sostituito da un largo viale alberato, e il diradamento dell'area di via Nazario Sauro (una crocetta individuava puntualmente le unità edilizie da risanare). Inoltre questo fu l'unico progetto che nello studio della viabilità prevedeva una serie di spazi di parcheggio all'aperto, ubicati nei retri delle arterie principali, in modo da mitigarne al massimo gli impatti visivi ma anche funzionali.

All'incrocio fra via Ugo Bassi e via San Felice, Bertocchi Bottoni, Giordani, Legnani, Pucci e Ramponi progettavano una piazza di forma allungata (intitolata ad Augusto), dove confluiva anche via del Pratello. La quinta a nord di tale piazza era costituita da un edificio a sviluppo lineare, piuttosto alto, che copriva completamente il palazzo del Gas e separava l'imbocco di via Roma vero e proprio, ottenendo così un altro spazio, attraversato anche dal nuovo prolungamento di via Montegrappa, che confluiva poi in via San Felice all'altezza di piazza dell'Abbadia, mentre il suo congiungimento con via Ugo Bassi era stato previsto all'altezza di via Oleari. Fu il tracciato di questa strada (che rendeva necessario anche il trasferimento del mercato), e in particolare i raccordi con l'asse principale parallela (Ugo Bassi-San Felice), a sollevare le maggiori perplessità. Per ottenere piazza Augusto era stata prevista la demolizione dell'ospedaletto, al cui posto dovevano sorgere una coppia di edifici uniti in quota da un volume, mentre a terra era stato lasciato libero l'attraversamento, anche carabile, per l'immissione in via San Felice. La parte del progetto più conosciuta era relativa al lato levante di via Roma, per il quale erano state elaborate due proposte: la prima, più ardita, prevedeva la realizzazione di tre torri a base quadrata, alte 60 metri, congiunte nella parte inferiore da un edificio alto solo due piani, che costituiva il fronte porticato della nuova strada¹¹; alternativamente erano stati progettati tre edifici a doppio cortile continuo e aperto alti 27 metri. Tuttavia, al di là delle soluzioni progettuali, fu l'impostazione analitica preliminare a suscitare le maggiori lodi della giuria e dei commentatori più accreditati: la mole dei dati raccolti sulle abitazioni, sulla popolazione residente, sulle attività produttive, sul traffico e sui trasporti, la loro elaborazione, le rappresentazioni grafiche

esplicative erano state organizzate seguendo tutti i più moderni principi dell'urbanistica europea, con una correttezza e completezza che non aveva precedenti in Italia. I consensi raccolti da questo lavoro avevano un motivo chiaro: davano materia e sostegno all'idea che l'urbanistica fosse una scienza fondata su statistiche, indagini, diagrammi, numeri, calcoli, proiezioni, e che dunque necessitasse di competenze ben superiori a quelle che normalmente possedevano i funzionari municipali.

I sei progetti premiati vennero esposti a Roma alla prima Mostra nazionale di piani regolatori, organizzata nell'aprile del 1937 in concomitanza con il Primo congresso nazionale di urbanistica, una tappa fondamentale per lo sviluppo e la diffusione della disciplina in Italia. In quell'occasione si sancì definitivamente il primato del lavoro professionale sulla pratica delle organizzazioni municipali, i cui compiti vennero sempre più circoscritti allo svolgimento di pratiche amministrative e gestionali.

Nel quaderno *Urbanistica* della Triennale di Milano, pubblicato nel 1938¹², Piero Bottoni, che ne era stato il curatore, pubblicò le tavole presentate dal suo gruppo quale modello per eseguire indagini - e per riportarle graficamente - sulla densità, sui tipi di popolazione, sullo stato dei fabbricati, sui redditi e sui valori edili.

IL PROGETTO PIACENTINI E LA CONCLUSIONE DELLA VICENDA

Poiché la giuria non aveva decretato alcun vincitore, nell'autunno del 1937 venne comunicata la decisione podestarile di affidare la redazione del progetto definitivo a tutti i progettisti classificati ex-aequo, sotto la direzione di Marcello Piacentini¹³. L'esame dei lavori premiati aveva convinto la giuria che fossero tre gli elementi imprescindibili per la soluzione del tema: l'allargamento di via del Pratel-lo e il miglioramento dei collegamenti con porta Saragozza e porta Sant'Isaia; la separazione, a mezzo di una quinta costruita, dell'incrocio vie Roma e Lamae dall'imbocco di via San Felice, che avrebbe dovuto coincidere con uno spazio di dimensioni più vaste di quelle allora esistenti; la progettazione sul lato levante di via Roma di una serie di edifici alti circa 45 metri, congiunti nel fronte strada da un corpo basso porticato, ma separati nella parte interna da giardini e parcheggi.

Il nuovo progetto, reso pubblico all'inizio del 1939, inte-



ressava un'area molto più vasta di quella oggetto del concorso. Nella relazione che accompagnava le otto tavole disegnate¹⁴, Piacentini descriveva anche il tracciato di una parallela all'asse via Ugo Bassi-via Rizzoli che, nel collegare porta San Felice a porta San Vitale, avrebbe dovuto correre circa all'altezza dello spigolo a nord del palazzo del Gas. Questa strada avrebbe potuto accogliere il traffico di attraversamento e perciò consentire la valorizzazione del centro monumentale della città e magari anche deviare tutti i mezzi di trasporto pesanti. L'illustrazione grafica della nuova strada, che tuttavia era pronta e a disposizione del podestà, non venne presentata contestualmente agli altri elaborati, poiché essa non era oggetto specifico dell'incarico. Tuttavia il progetto consegnato ne tenne conto, al punto che l'intera impostazione e le demolizioni erano state previste in funzione della sua realizzazione¹⁵. Via Roma venne perciò suddivisa in due tratti, con caratteristiche morfologiche completamente differenti. Per il tratto a sud si prevede la demolizione dell'ospedaletto, l'allargamento delle sezioni stradali di via San Felice e di via del Pratello, la confluenza di queste ultime, di via Ugo Bassi e del tratto terminale di piazza Malpighi in un vasto piazzale. Edifici in linea, alti circa 20 metri, ne avrebbero costituito le quinte laterali, un edificio più alto, circa 25 metri, avrebbe chiuso la prospettiva di via Ugo Bassi. Così l'imbocco di via Roma era definito da due fronti simmetrici: quello a ponente si piegava a gomito nella parte terminale per consentire la confluenza di via Lame; quello a levante, di forma a «c», era parte di un complesso a corte interna più ampio composto da un edificio gemello disposto specularmente. Per il tratto a nord del lato a levante, si prevedette una costruzione a due piani, porticata, ripresa e conclusa oltre l'incrocio con via Riva di Reno, che avrebbe dovuto ospitare negozi e magazzini: un recinto, al di là del quale sarebbero sorte quattro alte torri. Lo sviluppo in altezza di questi edifici consentiva di lasciare libero a terra un grande spazio, dove sarebbe stato realizzato un giardino pubblico. Piacentini insistette sull'importanza che avrebbe assunto quest'ultimo per l'intero quartiere, particolarmente carente di spazi verdi e per il gioco dei bambini.

All'inizio del 1939 il podestà adottò questo Piano particolareggiato, mentre la sistemazione dell'imbocco a nord e il collegamento con la stazione sarebbero stati risolti in sede di Piano regolatore, per il quale era già stato indetto il

nuovo concorso. Uno stralcio per un'area molto più limitata venne redatto dall'Ufficio tecnico riprendendo pedissequamente il progetto Piacentini e costituendo, formalmente, variante al Piano del 1889; gli si conferiva così priorità rispetto ai tempi del nuovo Piano¹⁶.

Ma nell'ottobre dello stesso anno, in seguito alle opposizioni pubbliche sia al Piano particolareggiato, sia allo stralcio, il Comune decise di rinviare le espropriazioni che non erano già previste dal Piano del 1889 e incaricò un altro gruppo per la redazione di una proposta relativa solo al lato a levante di via Roma¹⁷. Il progetto era pronto già a dicembre: delle torri del progetto Piacentini non c'era più traccia, le demolizioni previste erano state assolutamente ridimensionate, i tipi edilizi proposti riprendevano gli stili dell'architettura tradizionale¹⁸.

¹⁴ Il bando fu pubblicato il 24 novembre 1936; il termine stabilito per la scadenza era inizialmente il 25 gennaio 1937, ma venne in seguito prorogato al 15 febbraio dello stesso anno. Per ottenere la massima partecipazione a livello nazionale al concorso, il testo del bando fu inviato alle più diffuse e importanti riviste dell'epoca: «L'ingegnere», «Architettura», «Urbanistica», «La casa», «Domus», «Quadrante», «Architettura», «Architettura italiana».

¹⁵ Legge 338 del 5 luglio 1905.

¹⁶ A. Calza-Bini, *Relazione al Consiglio nazionale del Sindacato fascista architetti*, Milano, 15 settembre 1933, f. 10, pp. 662-666, citato in G. Ciucci, *Gli architetti e il fascismo*, Torino, Einaudi, 1989, p. 129.

¹⁷ Armando Melis ritorna più volte sull'istituto del concorso e ne parla anche quando presenta, sulla rivista «Urbanistica» da lui diretta, il concorso di via Roma. In quell'occasione, in particolare, affermò: «I concorsi di urbanistica si affrontano ormai da colleghi di professionisti che debbono già essere assuefatti a quella dialettica che ammette una soluzione unica e pacificamente accettata da tutti. Allargare la base della discussione non vuol dire escludere il raggiungimento di quell'intesa che è auspicata dalla Commissione giudicatrice del concorso», cfr. A. Melis, *Il concorso per un progetto di sistemazione della nuova via Roma e della zona adiacente a Bologna*, «Urbanistica», 4, 1937, p. 227. Sulla stagione dei concorsi durante il fascismo cfr. in particolare A. Campedelli, *I concorsi di urbanistica in Italia durante il fascismo*, tesi di laurea, Istituto universitario di architettura di Venezia, relatore G. Ciucci, 1987.

¹⁸ G. Pagano, *Per la nuova Bologna*, «Il Resto del Carlino», 24 novembre 1936: l'articolo, incentrato proprio sulla questione di via Roma, elencava i problemi ancora irrisolti dopo la realizzazione degli edifici di Legnani, Petrucci e Santini nel fronte ovest: gli imbocchi a sud e a nord e il fronte a est. Per l'incrocio con la via Emilia, Pagano proponeva la conservazione dell'hotel Brun e la demolizione dell'ospedaletto, che definiva una «neutra esercitazione scolastica».

¹⁹ Sulla vicenda di via Roma a Torino cfr. in particolare G. Ciucci, *Gli architetti e il fascismo*, cit., pp. 54-56; L. Re, G. Sessa, *Torino: l'operazione di via Roma nuova*, in A. Mioni (a cura di), *urbanistica fascista*, Milano, Franco Angeli, 1980, pp. 105-122.

I Congressi internazionali di architettura moderna furono momenti e luoghi di confronto tra i più importanti esponenti dell'architettura dell'epoca, durante i quali essi «espressero in modo definitivo ed aperto le trasformazioni nei linguaggi, nella concezione del loro ruolo nella società e la responsabilità che

sentivano di assumere», cfr. G. Ciucci, *Il mito del movimento moderno e le vicende dei CIAM*, «Casabella», 463-464, 1980, pp. 28-35. Il primo Congresso venne indetto a La Sarraz nel 1928, l'ultimo a Dubrovnik nel 1956. Fra quelli che si sono succeduti prima della seconda guerra mondiale, vanno ricordati: il Congresso di Francoforte del 1929, dedicato all' *alloggio minimo*; il Congresso di Bruxelles del 1930, dedicato ai *metodi costruttivi*; il Congresso del 1933, che si tenne a bordo del piroscafo Patris II, in navigazione verso Atene. Quest'ultimo, cui partecipò (come ricordato sopra) anche Piero Bottoni, «fu senza dubbio il congresso più esauriente dal punto di vista urbanistico, grazie all'analisi comparata di trentaquattro città europee» (cfr. K. Frampton, *Storia dell'architettura moderna*, Bologna, Zanichelli, 1982). Il CIRPAC fu istituito durante il Congresso di Francoforte nel 1929: era una commissione di studio, con il compito di selezionare temi e argomenti per i congressi futuri.

⁹ Era invece previsto da quasi tutti i progetti l'abbattimento della casa dove nacque Galvani e di quella in cui per qualche tempo visse Marcello Malpighi. Sulla conservazione di questi due edifici vi fu una vera e propria polemica, che durò parecchi anni, coinvolgendo gran parte della cittadinanza.

¹⁰ A questo proposito Pagano ammoniva: «occorre avere una visione d'insieme che eviti i luoghi comuni [...]. Il primo luogo comune sarebbe la creazione di un palazzo simmetrico a quello attualmente innalzato dalla Società del Gas. Queste simmetrie forzate sono le soluzioni più banali e meno felici. Per renderle almeno perfette dal punto di vista scenografico, occorrerebbe una simmetria totale, che nel caso di via Roma non può sussistere», cfr. Pagano, *Ver la nuova Bologna*, cit. La simmetria non poteva essere realizzata perché era impossibile ripetere nel lato a levante l'innesto ad angolo acuto di via Lame su via delle Casse.

¹¹ Cfr. la scheda biografica di Arturo Carpi nel presente volume.

¹² Nell'illustrare questa soluzione, Ezio Godoli scrive: «Assunto dimostrativo di questo progetto è in definitiva riaffermare la tesi, ricorrente nelle proposte urbanistiche di Le Corbusier, secondo cui i modelli di insediamento residenziali elaborati dal Movimento Moderno consentono di mantenere costanti gli indici di densità della popolazione comportando però una minore copertura del suolo e la conseguente maggiore salubrità dell'ambiente dovuta alle migliori condizioni di insolazione ed aerazione ed alla presenza di spazi verdi. A parità di volumetrie, la soluzione con edifici a torre consente infatti la realizzazione di quasi 2000 locali in più rispetto all'altro progetto del gruppo Bottoni», cfr. E. Godoli, *Architetture e città*, in A. Berselli (a cura di), *Storia dell'Emilia-Romagna, III*, Imola, University Press Bologna, 1980, p. 1192.

Nella relazione di presentazione, i progettisti affermarono che edifici alti 60 metri erano già stati realizzati a Genova e a Milano in piazza Fiume, luogo certamente noto a Bottoni, poiché vi aveva progettato nel 1934 un grande edificio; cfr. N. Bertocchi, P. Bottoni, G.L. Giordani, A. Legnani, M. Pucci, G. Ramponi, *Concorso per la sistemazione di via Roma e zone adiacenti. Motto Porta Siera 6*, Bologna, Grafiche Nerozzi, 1937; per il progetto di piazza Fiume cfr. G. Tonon, *Progetto di una casa in piazza Fiume a Milano. 1934*, in G. Consonni, L. Meneghetti, G. Tonon (a cura di), *Piero Bottoni: opera completa*, Milano, Fabbri, 1990, p. 228. Il fronte strada porticato, in modo da congiungere più edifici che si sviluppavano volumetricamente all'interno di un lotto, è una soluzione già adottata da Bottoni nel 1932 per un concorso a Milano; cfr. G. Tonon, *Progetto del quartiere Ifacpm Francesco Baracca in zona San Siro a Milano. Concorso, 1932*, in Consonni, Meneghetti, Tonon, *Piero Bottoni*, cit., pp. 193-195.

¹³ Cfr. P. Bottoni, *Urbanistica. Quaderno della Triennale*, Milano, Hoepli, 1938. Si tratta di uno dei pochi manuali italiani di urbanistica moderna, nel quale Bottoni riprende le problematiche e le soluzioni presentate sia alla Mostra di urbanistica sia nella Sala del lottizzazione dei quartieri di abitazione della VI Triennale di Milano del 1936 e aggiunge alcuni progetti più recenti, fra i quali appunto quello per il concorso di via Roma a Bologna.

¹⁴ L'incarico venne ufficialmente conferito il 9 ottobre 1937.

¹⁵ La relazione è stata pubblicata in *La sistemazione di via Roma nella relazione di Marcello Piacentini*, «Il Comune di Bologna», gennaio-febbraio 1939, pp. 9-12.

¹⁶ «Era mio intendimento studiare la possibilità di una parallela all'asse fondamentale di Bologna, costituito da via Ugo Bassi e da via Rizzoli [...]. La possibilità di tale realizzazione è stata accertata; e poiché essa interferiva con lo studio urbanistico della particolare zona affidata ai sunnominati tecnici, lo studio è stato esteso alla compilazione accurata del tracciato di una strada che dipartendo da via S. Felice porta a via S. Vitale, attraversando e collegando via Lame, via Roma, via Galliera, via Indipendenza, via Oberdan e via Zamboni. Tale soluzione di un importante problema bolognese non è rappresentata nei disegni uniti alla presente, perché esorbita dal mandato affidato dalla S.V. [...]. L'accennata trasversale levante-ponente interseca via Roma e quindi interessa la zona studiata nel progetto in questione. E anche per permettere un eventuale realizzo di essa, che è stata contemplata una parziale demolizione del secondo lotto in sinistra di via Roma, lo spostamento dell'asse e il rifacimento dei fronti di via Otto colonne, la lottizzazione in due parti dell'area fra via Roma e via S. Gervasio [...]. L'attuale vicolo privato retrostante la sede dell'Officina comunale del Gas diviene così una strada di 12 metri di larghezza, con porticato lungo il lato orientato a mezzogiorno. Anche indipendentemente dalla realizzazione o meno della grande nuova arteria levante-ponente, la lottizzazione della zona è risultata tale da poter essere accettata di per se senza timore alcuno di adottare una soluzione compromissoria», cfr. M. Piacentini, *Relazione illustrativa del progetto di sistemazione di via Roma da piazza Malpighi alla stazione FF.SS. e adiacenze*, dattiloscritto, in Archivio Piacentini, Firenze 1938.

¹⁷ Lo stralcio venne presentato nell'autunno del 1939. Nella *Relazione tecnica al Piano particolareggiato di esecuzione della variante del Piano regolatore edilizio cittadino, approvato con la legge 11 aprile 1889 n. 6020, relativa alla sistemazione dell'imbocco sud della via Roma e della zona adiacente* l'ingegnere-capo del Comune di Bologna scrive: «Bandito però e frattanto [...] un nuovo concorso per il progetto di piano regolatore generale della città, l'Amministrazione Comunale, considerato che le opere di sistemazione dell'imbocco nord di via Roma, verso il viale Pietramellara e la stazione, possono essere differite e comprese nel nuovo piano regolatore, mentre presentano carattere di assoluta necessità e urgenza quelle relative all'imbocco sud, ha incaricato questo Ufficio Tecnico di redigere, a stralcio di quel progetto, il piano particolareggiato di esecuzione delle espropriazioni occorrenti per la sistemazione di quest'ultimo imbocco e della zona adiacente [...]. Tale piano adottato con delibera podestarile n. 9 del 9 gennaio 1939, resa esecutiva con visto prefettizio n. 1683, div. 2 del 6 febbraio 1939, come progetto di variante al piano regolatore edilizio del 1889, è stato depositato nell'ufficio comunale».

¹⁸ Si trattava di una Commissione composta dai rappresentanti della Federazione provinciale dei Fasci di combattimento, del Sindacato architetti e del Sindacato ingegneri di Bologna.

¹⁹ Secondo Pica, nessuno di questi tecnici aveva le competenze necessarie per affrontare e risolvere il problema urbanistico di via Roma; cfr. A. Pica, *Si tratta di via Roma (metamorfoosi e vicende di due progetti)*, «L'Ambrosiano», 21 febbraio 1940.



Antonio Gaudí