

URBANISTICA

PRIMO ANNO, PIANI ESEMPLARI



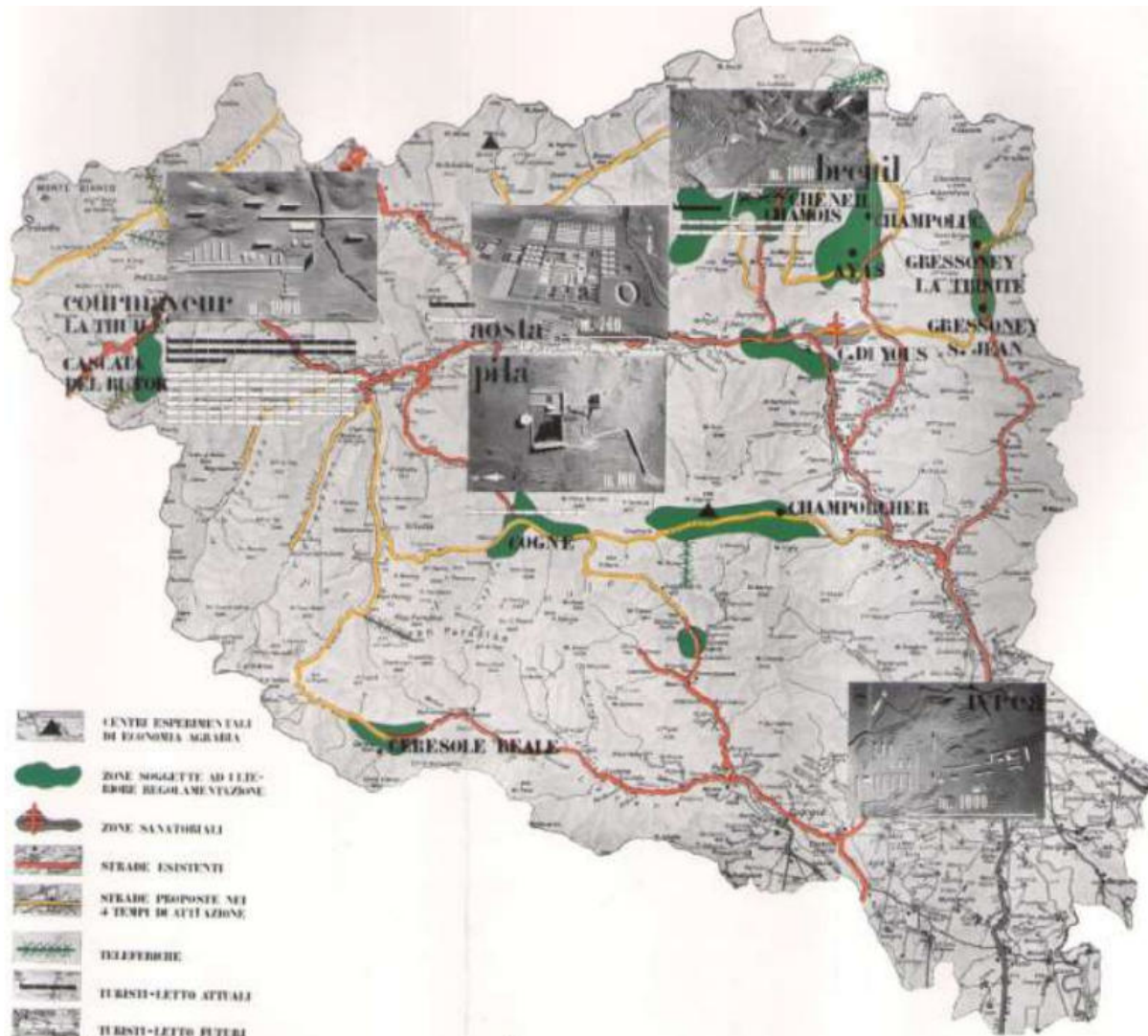
Vittoria Capponi - 337289

LEZIONI C INDICE.

C1	PIANO REGOLATORE DELLA VALLE D'AOSTA	1
C2	PIANO REGOLATORE DI CHICAGO	4
C3	PIANO REGOLATORE DI NEW YORK	7
C5	PIANO REGOLATORE DI BARCELLONA	11
C6	PIANO DI ESPANSIONE DI AMSTERDAM, AUP	13
C7	GREATER LONDON PLAN	17
C9	PIANO REGOLATORE DI URBINO	19

PIANO REGOLATORE DELLA VALLE D'AOSTA

Adriano Olivetti - 1936/37, 1943



Adriano Olivetti era un giovane che negli anni 30 lavorò insieme a tanti altri giovani e a sue spese realizzò il suo piano regolatore, con contributo volontario senza consenso di consigli comunali o altre organizzazioni statali.

Fu prodotto tantissimo materiale per lo studio di questo piano, molte tavole purtroppo andarono perdute, che doveva essere presentato a Roma, poiché non esistevano le regioni. La massima autorità a quel tempo era Mussolini e Olivetti organizza una mostra per presentargli il progetto nel 1937, a cui probabilmente lui non assisté, il piano fu dunque rifiutato e discusso in sede CIAM.

Dopo anni di silenzio, nel 1943, decise di rilanciare il progetto e pubblica, sempre a sue spese, un libro per esporre il suo piano in modo che potesse essere visibile a tutti coloro che non avevano avuto modo di assistere alla mostra del '37.

Fu un anno molto importante il 1943: si percepisce l'avvento della fine del conflitto mondiale e per questo il progetto di Olivetti risulta molto attuale.

IL LIBRO: *“Studi e proposte preliminari per il piano regolatore della Valle d’Aosta”.*

Il piano della Valle d’Aosta comprendeva anche il territorio d’Ivrea, nel libro si utilizzano molteplici fotografie per illustrare al meglio il territorio.

Non ha un percorso lineare e viene molto dibattuta l’esposizione delle idee senza un ordine preciso e ridondante poiché molti argomenti vengono trattati e ritrattati nel corso dell’opera.

- Il territorio considerato presenta una natura montuosa molto importante che Olivetti analizza anche nella sua distribuzione, si analizza l’utilizzo del suolo, il catasto agrario messo in relazione con la distribuzione dei fiumi e il disordine idrico.

- Si vede anche una lettura della distribuzione della popolazione e dello spopolamento montano, le valli sono quindi maggiormente popolate e questo vede anche degli aspetti positivi poiché vi è una rinaturalizzazione, lo sviluppo delle specie naturali e animali.

Le città di Aosta e Ivrea risultano le aree con maggiore densità demografica, via via che si sale in alto la popolazione diminuisce notevolmente. Quest’analisi serve per distribuire i trasporti pubblici ma anche le fonti energetiche: ad esempio le centrali idroelettriche sulle montagne, esse quindi non assumono soltanto un ruolo statico e quasi privo di vita umana.

- Dopo un’analisi approfondita del territorio si guarda anche all’aspetto delle abitazioni che risultano inadeguate per aspetto, igiene, utilizzo dello spazio, arretratezza e soprattutto spesso convivevano nelle case uomini e animali.

Verranno costruite delle nuove abitazioni e demolite quelle vecchie.

- Una proposta importante sarà investire della disposizione delle reti stradali per contrastare lo spopolamento e inserire delle strade laddove mancano, siccome erano perlopiù concentrate nelle città di Aosta e Ivrea. La costruzione delle strade dovrà avvenire a step e quindi dare una maggiore priorità a certe zone piuttosto che altre.

- Conseguenzialmente si decise di puntare sul turismo come industria e quindi vi fu uno studio delle infrastrutture come le sistemazioni alberghiere o gli impianti per gli sport invernali.

- Si discute successivamente della plastica del suolo, di come le catene montuose modellino il territorio e del rapporto dell’architettura insediativa con esso. Si studia l’illuminazione solare e come l’architettura si sviluppi in delle posizioni ideali di luce e calore che il sole produce.

Questo porterà conseguenzialmente a dei tipi edilizi che soddisfino queste condizioni, in generale con volumi molto semplici, che avranno, a seconda dell’orientamento, un corpo più sottile o più spesso.

Il problema rimane il contrasto con il paesaggio e il rapporto tra più edifici, perché non sempre le migliori condizioni solari offrono una disposizione ideale nello spazio.

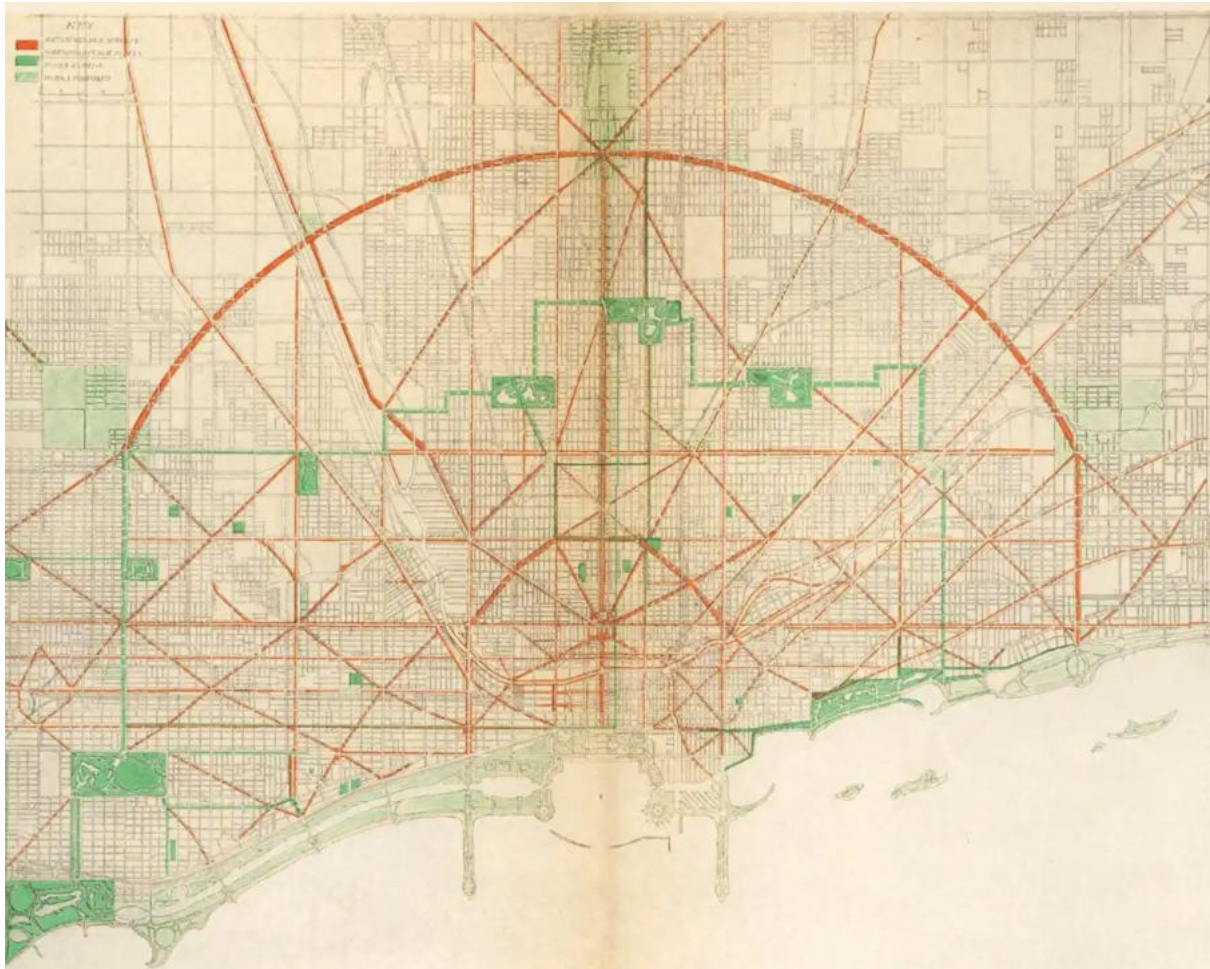
Tutte queste osservazioni nel libro sono rappresentate da delle fotografie e raffigurazioni che descrivono quanto detto.

- Vediamo a questo punto il piano regolatore nello specifico della stazione sciistica di Pila, viene studiato tramite un modello plastico l'impianto di risalita: il sito principale non risiede sul versante ma bensì in una zona più pianeggiante. Ed è importante rappresentare come i colmi degli edifici non nascondono mai i versanti delle montagne retrostanti, che restano ben visibili nello sfondo.
- Il progetto per la città di Aosta rimanda lo schema romano con le strade ortogonali, demolendo le costruzioni esistenti e ricostruendole in modo che siano coerenti con il nuovo schema. I plastici del piano illustrano perfettamente gli edifici dai volumi semplici, con l'orientamento solare prima descritto.
- L'ultimo progetto presentato nel piano è la città di Ivrea, con un'attenzione sempre importante con i volumi delle montagne che vengono rispettati creando edifici bassi, che non creano ombre gli uni con gli altri.
Vengono poi analizzati più nello specifico degli edifici esistenti.

Il libro si conclude con un indice generale del testo e delle tavole, mostrando quanto ogni elemento fosse estremamente analitico e dettagliato, con tavole numerate.

PIANO REGOLATORE DI CHICAGO

Burnham e Bennet - 1906, 1909



Siamo in un contesto occidentale, in una città americana, che all'interno del territorio urbanizzato degli stati uniti ha una certa specificità.

Il piano regolatore, con il quale si è espresso il campo di studi dell'urbanistica, è un insieme di date secondo il quale il piano viene discusso e modificato, migliorato, e infine adottato e validato legalmente.

Il piano occupa 4 anni: il 1909 costituisce una data fondamentale per la pubblicazione del gruppo di autori (il piano è espressione di un lavoro collettivo). In questo gruppo, si staglia una figura fondamentale: Burnham, che con molto entusiasmo, accettò l'incarico, non chiedendo nessun compenso ma solo dei rimborsi spese per i suoi collaboratori, come Bennett.

Il piano viene descritto in un libro. I disegni vengono associati al testo.

L'aspetto comunicativo è molto legato all'impiego di prospettive perché particolarmente facili da assimilare e comprendere anche da osservatori inesperti, con un uso non realistico del colore per comunicare l'idea del linguaggio classico, con un significato di tipo civico.

L'obiettivo estetico era la città di Parigi, proprio per il linguaggio classico, in cui la città viene vista come un dispositivo di cittadinanza, perché riesce a modificare la vita dei cittadini.

L'immigrazione era uno dei temi trattati perché gli immigrati sono praticamente la totalità della popolazione di Chicago. Non c'è omogeneità perché arrivano persone da tutta l'America, per questo si sceglie un linguaggio universale, classico. La città serve quindi a creare una coesione tra i cittadini.

L'indice del volume ci illustra i temi trattati:

- Il capitolo 1 tratta le origini del piano, rendere la città un esempio.
- Il capitolo 2 si occupa di costruire una genealogia storica.
- Nel capitolo 3 viene messa in chiaro la specificità del piano della città, che presenta nel Middle West, ovvero quella di affacciarsi al lago Michigan.
- Il capitolo 4 tratta nello specifico il verde pubblico, il parco di Chicago, vediamo anche la rete della città per rendere efficienti le comunicazioni della città.
- Nel capitolo 5 si parla del trasporto più nello specifico.
- Nel capitolo 6 si parla delle strade.
- Il capitolo 7 tratta del "cuore della città" in modo simbolico.
- Il capitolo 8 esprime come questi elementi si combinano tra di loro determinando le proposte fondamentali.

Nel tempo di costruzione poi avverranno naturalmente altre modifiche e anche il disegno iniziale poi non corrisponderà alla realtà.

La disposizione degli edifici è importante che rispetti le assialità delle strade e della città, vi è una certa simmetria ed è piuttosto eccentrica, pronta a diventare una metropoli mondiale. Viene infatti scelta come luogo dell'esposizione Colombiana del 1893.

Su Burnham agisce un'ideologia americana che sostiene che la città in sé sia in grado di modificare i comportamenti dei cittadini.

Il modello parigino viene posto esplicitamente e vengono per questo studiati e riproposti anche esteticamente alcuni luoghi della città francese. Alcuni disegni presenti nel testo sono anche evocativi, illustrano la cultura classica (un po' come quelli di Piranesi) che non hanno carattere costruttivo ma solo appunto evocativo. Si insiste molto sulla bellezza della città come significato morale.

La Parigi di Haussmann è quindi molto influente anche per la disposizione dei parchi urbani, insomma, un grande repertorio a cui attingere.

Burnham realizza il progetto anche per Washington ed è evidente come la composizione urbana, l'assialità, la simmetria e la monumentalità siano oggetto di Burnham.

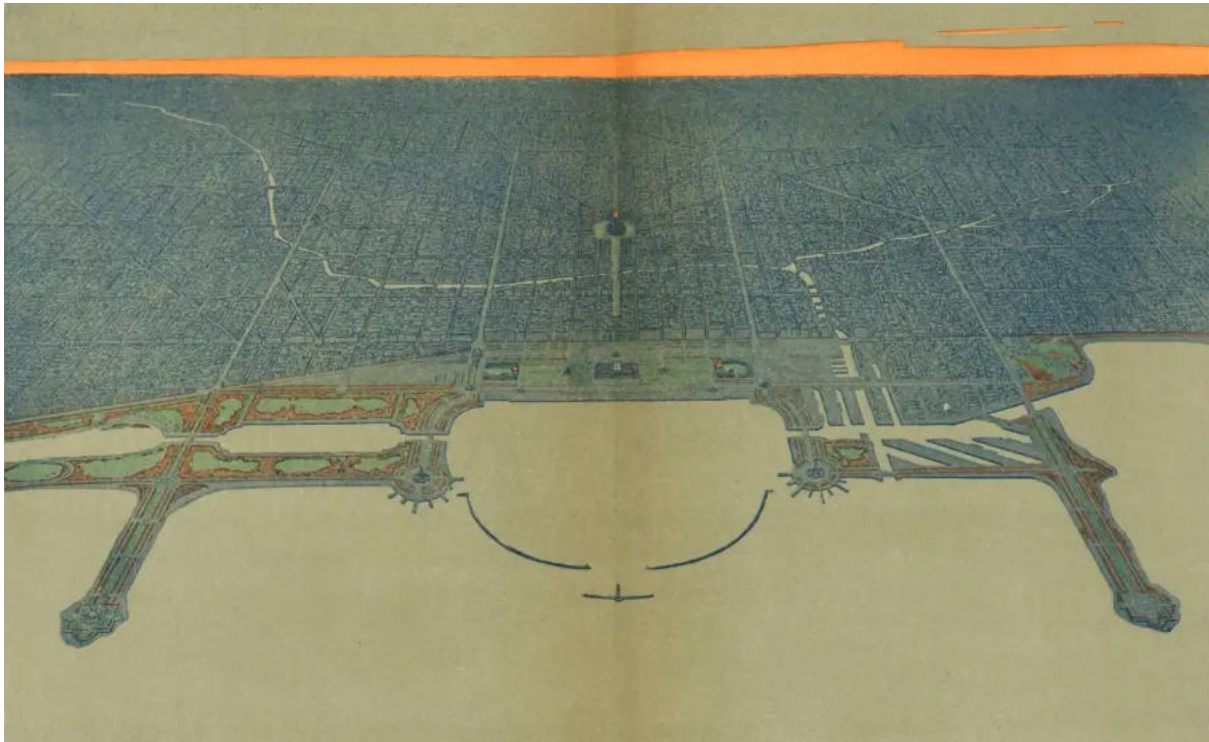
Più avanti nel testo, dopo la comunicazione delle idee che si vogliono trasmettere, inizia la fase più progettuale con delle immagini anche più tecniche e comunicative. Si introduce la vera struttura delle strade e delle ferrovie come assi di attraversamento, le strade non ricercano la massima velocità bensì vogliono creare dei percorsi verdi, dalla strada si osserva la città.

Anche qua è molto evidente il concetto parigino dei Boulevard: i viali alberati.

Vi è un tentativo di re-centralizzazione della città: il piano non propone edifici alti, ma delle architetture che non sono torri. Si lavora con l'armatura infrastrutturale, sottolineando la centralità della città: chiarezza della città residenziale, basata sulla ripetizione di tipi edilizi. All'interno della griglia anche i corsi d'acqua danno un certo orientamento.

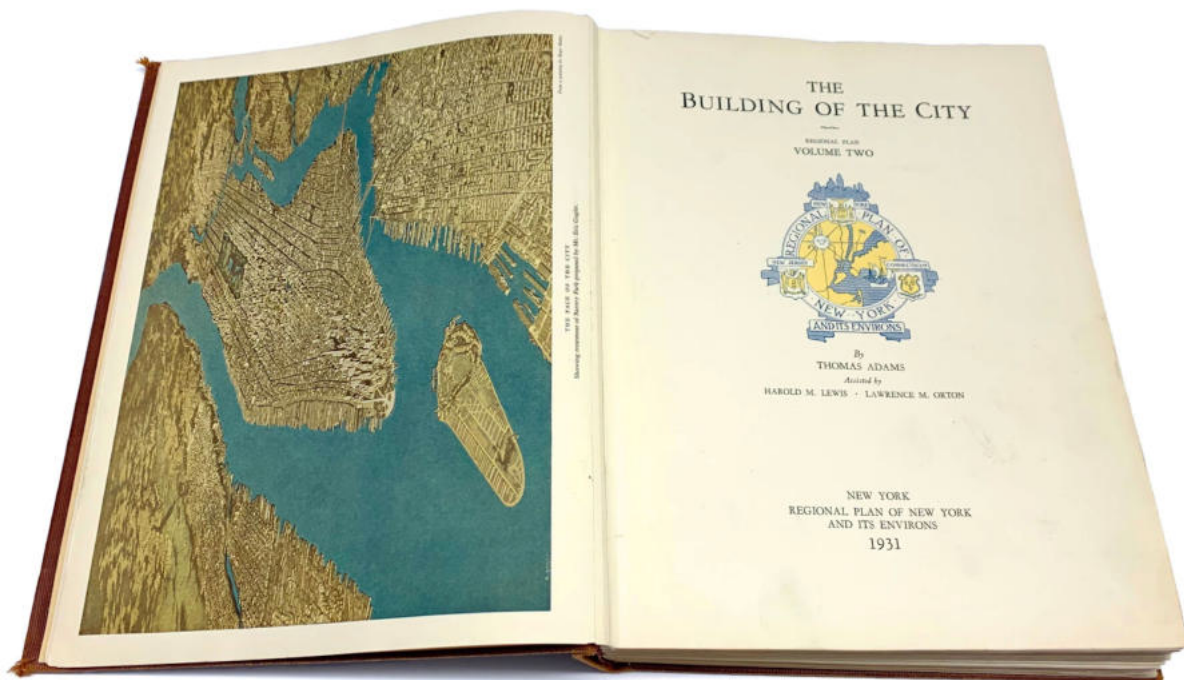
Rende importanti le forme naturali del territorio ed immagina dei percorsi pedonali, ciclabili. Vengono considerate anche le zone più umide della città, quelle sul fronte lago, la città sembra appunto a tendere verso il lago.

La parte finale del piano è dedicata alla considerazione dei costi e sulla fattibilità della proposta.



REGIONAL PLAN OF NEW YORK AND ITS ENVIRONS

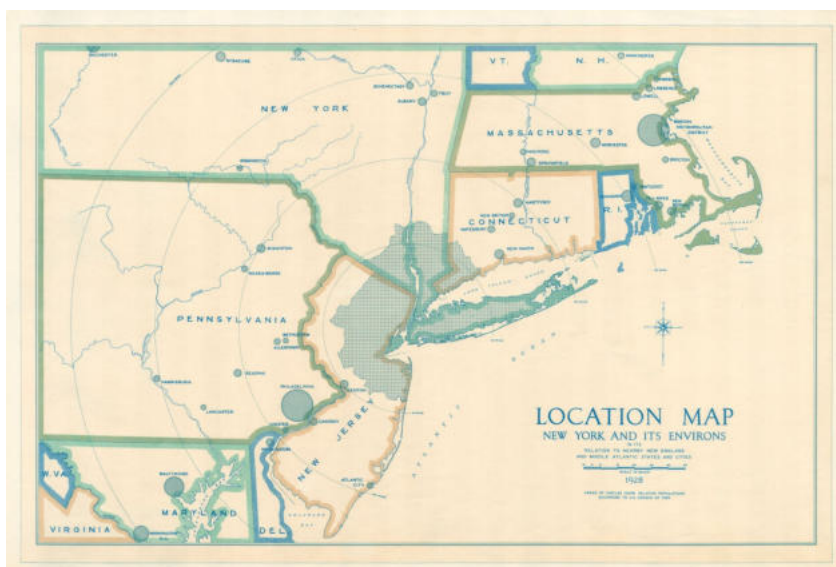
Charles Dyer Norton - 1921, 1931



Questo piano regolatore ha uno stretto legame con il piano di Chicago, entrambi infatti rappresentano un simbolo per la tradizione americana.

La Russel Sage Formation crea un comitato, nel 1921, per creare il piano regolatore della città di New York "and its environs", i suoi dintorni.

Viene pubblicato nel '29 il primo volume che illustra il piano, criticato dapprima perché a differenza del piano di Chicago esso non contiene immagini architettoniche forti, gli assessori infatti impiegano i successivi due anni per produrre il secondo volume e pubblicarlo.

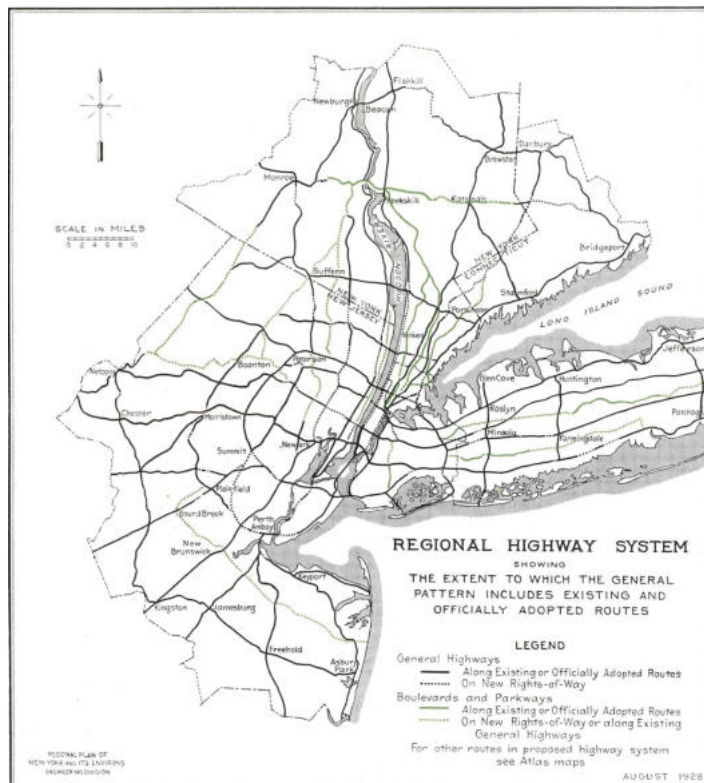


Si osservano i confini con gli altri stati e la posizione geografica della città.

Zoning

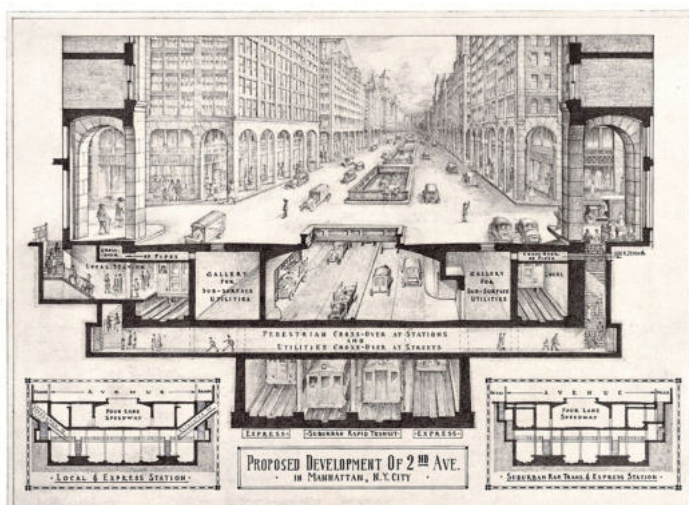
Quello di New York inoltre è stato il primo piano regolatore ad adottare la tecnica dello **“zoning”** ossia la **zonizzazione**. Lo zoning definisce i caratteri degli edifici che potranno essere realizzati, la città viene proiettata interamente in pianta, anche nei suoi territori esterni, e vengono definiti per ogni zona (specificatamente per la città di New York) l'altezza degli edifici, la densità degli edifici e l'uso che se ne fa di essi.

La griglia di New York, in particolare di Manhattan, è molto stretta e questo presenta diversi problemi, il principale è che gli edifici creano ombre gli uni sugli altri. Per risolvere questo problema si decide di rastremare gli edifici verso l'alto. L'allargamento della base degli edifici era l'unica zona pubblica, siccome non esistevano piazze (o ne esistevano poche).



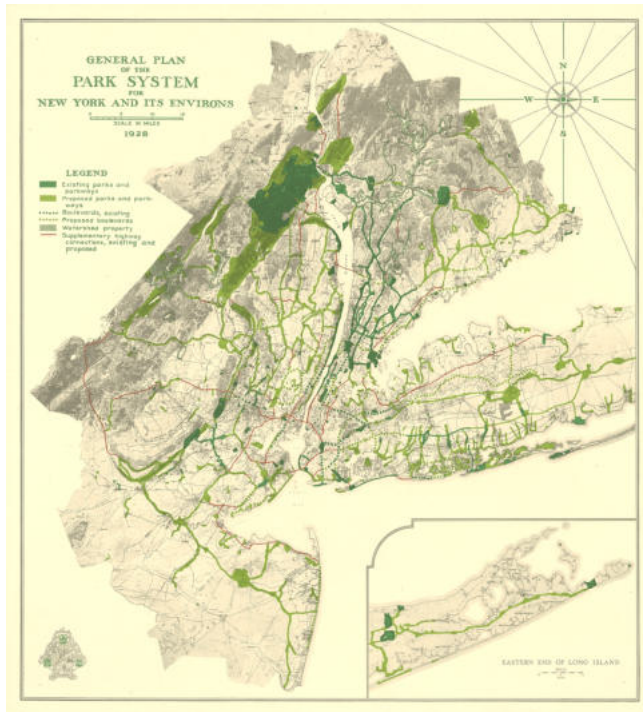
Viene inoltre introdotto il termine **“highway”**, che significa autostrade. Questo perché c'erano dei grossi problemi di collegamento tra i vari luoghi della città. Si cerca quindi coerenza con le infrastrutture stradali e ferroviarie, più avanti con gli anni si porrà anche la questione del traffico aereo.

Viene preso in considerazione anche il rapporto tra la città di New York e l'area esterna, quindi il collegamento tra le differenti zone.



Si inizia ad osservare sempre di più anche l'aspetto del suolo: artificiale e stratificato perché comprendeva le reti stradali ma anche metropolitane, esse cercano di chiudere gli anelli molto larghi.

Fu necessario il collegamento tra Brooklyn e Staten Island, con il ponte di Brooklyn.



Importante era il tema del verde pubblico che mantenesse una contatto fisico con le superfici vegetali, soprattutto in una città compatta come New York, e nei suoi dintorni. Raffigurata vi è una mappa ideale.

Questi spazi verdi sono sempre inseriti in modo reticolare ed in qualche modo collegati fra loro.



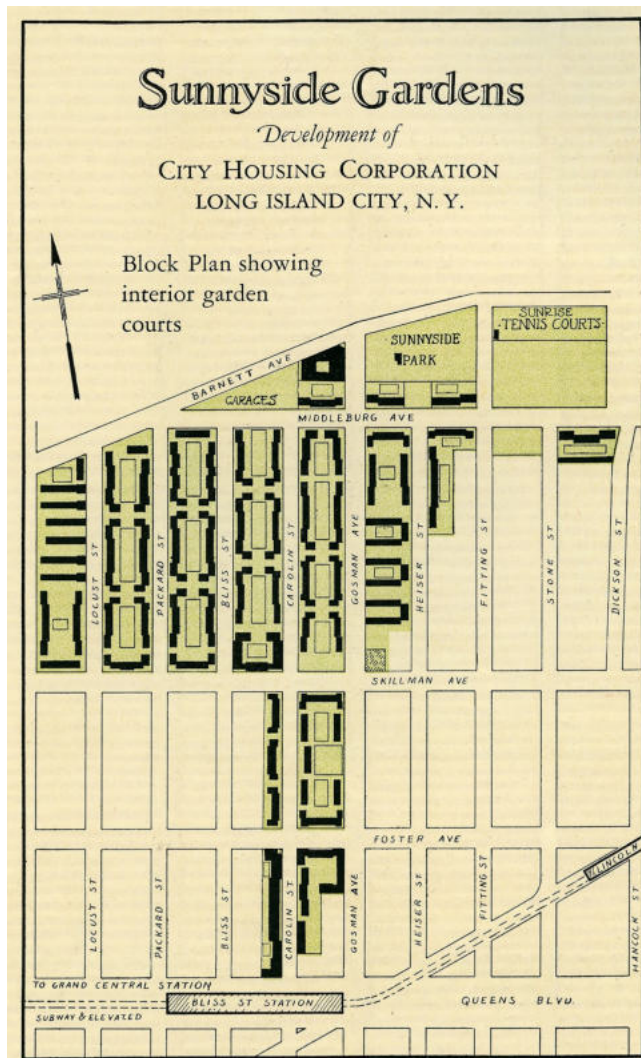
A.—NEW YORK'S ARTIFICIAL MOUNTAIN RANGE

Viene studiato anche lo skyline della città e si cercano di capire le conseguenze dei nuovi grattacieli.

La prima immagine illustra come appare la città più densa con uno spazio tra un edificio e l'altro ridotto, la seconda propone un distanziamento notevole tra gli edifici per permettere più luce, un'areazione migliore.



B.—THE FUTURE CITY OF TOWERS
SKYLINE OF THE PRESENT AND FUTURE

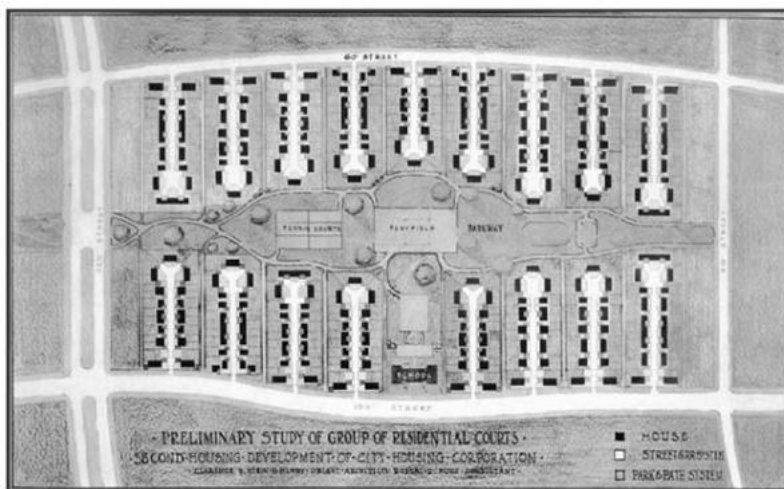


Viene trattato anche il tema dell'utilizzo degli isolati della città. L'isolato viene progressivamente saturato con l'industrializzazione e viene poi un po' più liberato per questioni igienico-sanitarie. Si arriva alla creazione di isolati che all'interno si svuotano per avere degli spazi interni privati, riferimento alla città giardino.

Viene infatti studiata la possibilità di applicare il modello di Howard a New York, con la visione dell'isolato più "aperto", non costruito in continuità su tutto il perimetro.

Il progetto per **Sunnyside Gardens** prevede forme diverse per ogni isolato. Questi quartieri tuttora esistono e hanno una conformazione urbana che non ha un linguaggio modernista.

Si creano dei percorsi che i pedoni possono seguire senza intersecare le strade, soprattutto per i ragazzi, per esempio dalla scuola al campo sportivo.



Nel New Jersey, a **Radburn**, si esegue un piano di questo tipo, chiamato Lollipop per la forma.

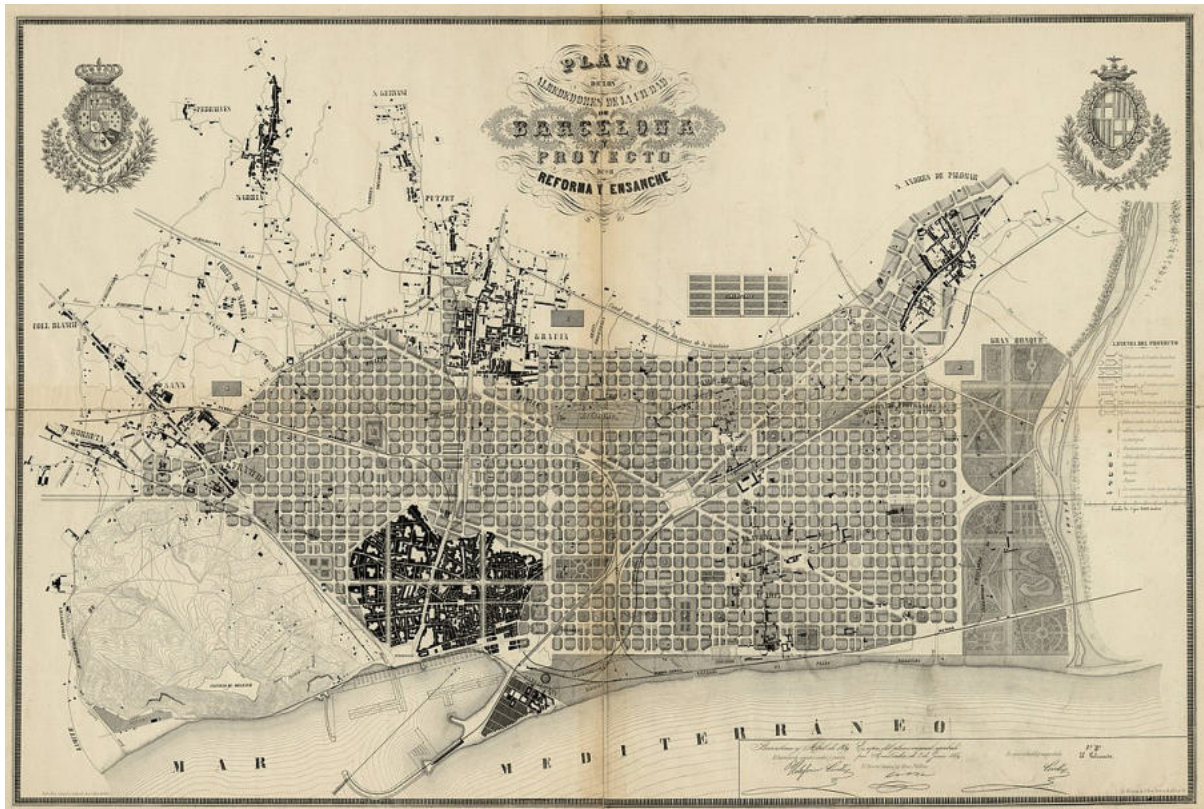
Radburn è un quartiere residenziale che incorpora il verde urbano e con il tempo tende ad assomigliare sempre di più ad una città giardino.

L'idea principale era che chiunque potesse muoversi a piedi e trovare nei dintorni tutto ciò che serve. Le "strade parco" separano i due sensi di marcia da una porzione piuttosto vasta di verde ed alberi, sono volutamente lente, i sentieri pedonali collegano tutte le proprietà.

PIANO REGOLATORE DI BARCELLONA

Ildefonso Cerdà - 1860

Il piano regolatore di Barcellona rivoluzionò la città, in fase di espansione, sotto moltissimi punti di vista. Cerdà era un ingegnere civile, che si impegnò nella costruzione della nuova città.



Il vecchio tessuto cittadino si trovava all'interno delle mura medievali, con una densità di edifici altissima ed un tessuto urbano irregolare. Le mura tuttavia non furono più un elemento utile e dunque Barcellona era pronta ad espandersi all'esterno di esse.

Il problema principale che si presentava era il sovraffollamento della città, con delle scarse condizioni igieniche, delle strade e delle abitazioni poco illuminate e arieggiate.

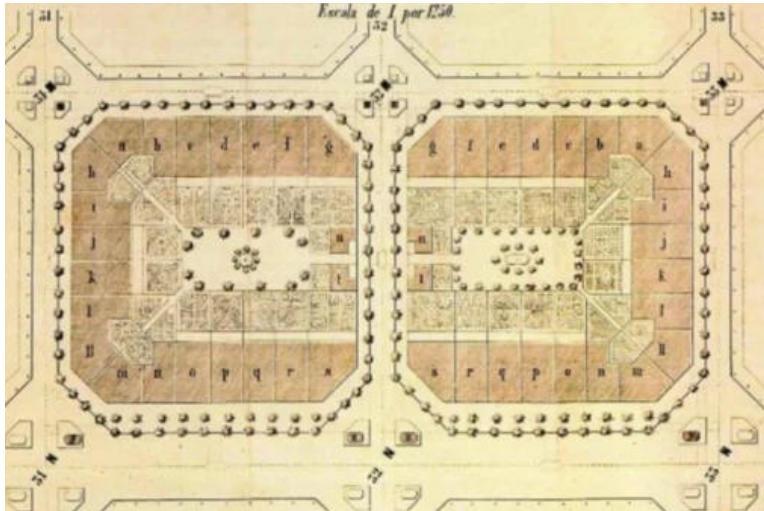
Teoria generale dell'urbanizzazione.

Un testo che raccoglie tutte le idee di Cerdà.

Il primo tema al quale si dedica è la *Monografia Generale della Classe Operaia*, un testo in cui si parla di statistiche, riguardanti le classi sociali: i più ricchi, gli operai ed i più poveri. Si analizzano le età medie degli uomini e delle donne.

Successivamente Cerdà si occupa della comparazione di Barcellona con altre città per analizzarne pregi, difetti e capirne i problemi e organizzazione. Guarda le città anche nella loro composizione reticolare, la forma del reticolo, la misura dell'isolato e delle strade, il rapporto che hanno con la geologia.

Il tema principale di Cerdà è trovare quindi **la forma e la composizione dell'isolato ideale**. Ricerca dei tipi di abitazione per le classi borghesi e le classi operaie.



I nuovi isolati saranno quadrati, con un lato di 113 m con e le strade misureranno 20 m.

Gli angoli degli isolati saranno smussati, circa a 45 gradi, per facilitare il traffico e migliorare la visibilità. Ognuno di questi isolati doveva contenere degli spazi verdi per creare spazi pubblici e favorire l'aria più pulita, non doveva inoltre essere costruito su tutti e 4 i lati.

Con il tempo tuttavia sono state effettuate delle modifiche e non sempre si sono creati degli spazi verdi all'interno degli isolati.

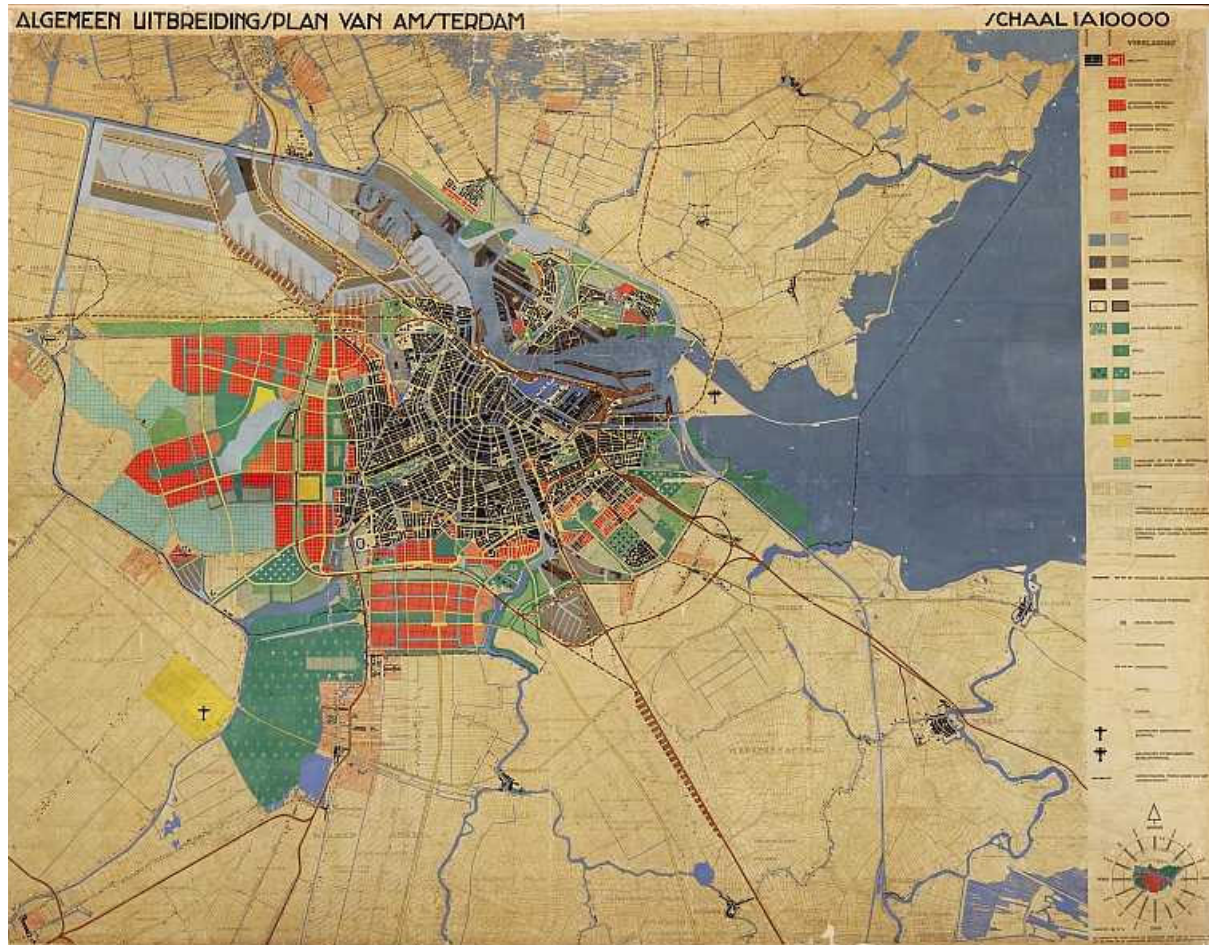
Il **reticolo stradale** è un altro importantissimo tema. Il piano prevede una disposizione a griglia regolare con strade che si intersecano ad angolo retto, alcune strade saranno un po' più ampie di altre, a seconda dell'importanza di esse, i marciapiedi saranno ampi 5 m.

Questo sistema ortogonale permette un ampliamento della città ordinato, facilita i trasporti e permette di organizzare in modo efficiente la città.

Lo spazio stradale sarà normato in modo molto preciso, verranno piantati degli alberi ogni 8 m e saranno posizionati i lampioni ogni 28 m.

PIANO DI ESPANSIONE DI AMSTERDAM AUP

Van Eesteren - 1929, 1935



Il **Piano Generale di Espansione di Amsterdam**, noto a livello internazionale con l'acronimo **AUP**, è uno dei piani urbanistici più emblematici del Novecento. È considerato un modello di riferimento per il modo di fare urbanistica moderna, grazie alla sua sintesi spaziale contemporanea elaborata dall'urbanista olandese **Cornelis van Eesteren**, figura di assoluto rilievo intellettuale e all'epoca segretario generale del **CIAM**.

A differenza di altri piani celebri, come quello di **Chicago** o il piano regolatore dell'**Olivetti**, il piano di Amsterdam si distingue per la forte circolazione e diffusione delle sue idee, rendendolo un caso esemplare nel panorama urbanistico internazionale.

Il **Piano di Espansione di Amsterdam (AUP)** si distingue per la sua **essenzialità e rigore metodologico**. I disegni principali sono elaborati in **scala 1:50.000**, una rappresentazione che non permette di cogliere nel dettaglio la "grana" del tessuto urbano, ma che viene integrata da ulteriori correzioni e approfondimenti a scale leggermente più piccole.

Oltre alle tavole tecniche, il piano comprende:

- **Sette prospettive aeree;**
- Una **relazione dettagliata** suddivisa in **due volumi**, con un ampio apparato grafico e numerose appendici.

Il cuore concettuale dell'AUP è il tema della **città funzionale**, che viene elaborato già nel **1935** in occasione di un convegno promosso congiuntamente dal **CIAM**, dall'amministrazione di Amsterdam e da Van Eesteren. Questo approccio mirava a formulare una **teoria della città**, capace di descrivere in termini essenziali la complessità urbana.

Secondo questa visione, la città è organizzata secondo **quattro funzioni fondamentali**:

1. **Abitare**
2. **Lavorare**
3. **Circolare**
4. **Ricreare il corpo e lo spirito**

Queste funzioni vennero identificate come i pilastri portanti di ogni sistema urbano. Tuttavia, il concetto stesso di "funzione" ha subito numerose critiche e reinterpretazioni a partire dagli anni '50, quando la visione funzionalista venne messa in discussione da nuove correnti urbanistiche.

Per **Van Eesteren**, il concetto di funzione ha una connotazione **quasi matematica**: è una **variabile** che muta in relazione ad altre variabili principali del sistema urbano. Le quattro funzioni principali definiscono così il significato **fisico, sociale ed economico** della città, la cui struttura è pensata come **un sistema iper-determinato**, dove ogni parte è interdipendente.

Questa impostazione cercava di sottrarre l'urbanistica al **giudizio estetico** arbitrario, proponendo una visione razionale e strutturata della città esistente, capace di orientare il progetto futuro.

Lo **studio di Amsterdam** diventa quindi una vera e propria **teoria della città**, elaborata dal gruppo olandese del CIAM. Dal punto di vista grafico, il piano adotta un linguaggio **astratto, sintetico ed essenziale**, mirato a restituire le caratteristiche sistemiche, come ad esempio la **densità residenziale**.

Tra gli elementi più determinanti del piano vi sono:

- **Il sistema idrico**, costituito da canali e infrastrutture idrauliche;
- Le **infrastrutture viarie**, pensate in stretta connessione con la morfologia della città;
- L'**espansione urbana**, che si sviluppa a sud-ovest rispetto al nucleo storico, caratterizzato dalla tipica forma a **conchiglia**.

Grande importanza è attribuita agli **spazi aperti**, concepiti a partire dal **censimento delle aree esistenti** e trasformati in grandi estensioni verdi. Un esempio emblematico è il **Bosco**

di Amsterdam, una vasta area collettiva situata nei pressi dell'aeroporto, progettata per rispondere ai bisogni di una città democratica e moderna.

La distribuzione delle aree verdi evidenzia una **netta differenza** tra la città centrale e le aree periferiche, sia in termini quantitativi che qualitativi.

L'AUP è il risultato di un lavoro collettivo, portato avanti da persone con approcci diversi ma accomunate dall'obiettivo di costruire una **base conoscitiva per l'architettura e l'urbanistica**, fungendo da ponte tra le diverse discipline.

In questa prospettiva, ogni membro del **CIAM** era chiamato a presentare un piano urbanistico del proprio Paese seguendo il **modello grafico dell'AUP**, rendendo possibile un **confronto comparativo** tra le città europee e una riflessione comune sul futuro della pianificazione urbana.

Infine, la concezione della **città funzionale** ha portato a ritenere **obsoleta la città tradizionale**, rappresentata dai mulini, dalle strutture storiche e dai modelli insediativi dell'Olanda del passato. La nuova città, invece, è pensata per rispondere razionalmente alle esigenze moderne, superando i limiti dell'impostazione estetica e simbolica del passato.

Nei materiali grafici prodotti per il piano, emergono immagini di **edifici semplici e puri**, privi di elementi decorativi come cortili interni o barre ornamentali. È evidente l'abbandono dei **modelli urbani concentrici tradizionali**, ben noti a Van Eesteren, a favore di una **nuova idea di verde**: quello **presente nei recinti**, nella **green belt** e in una struttura **policentrica** che, in ogni sua parte, propone il concetto di una **"città finita"**, autosufficiente e definita nei propri confini.

Questa visione trova risonanza anche nel contesto inglese, dove viene adottata per **contenere e riformare lo spazio urbano londinese**. Si tratta di un'idea **internazionale**, capace di assumere **varianti locali**: ad esempio, quando la città non è più compatta, si immagina l'introduzione di **"cunei verdi"**, fasce naturali che **collegano la città centrale con le aree esterne**, favorendo la **connessione tra piccoli parchi urbani e grandi riserve naturali** ai margini del territorio costruito.

Tali approcci sono presenti anche in altre **sperimentazioni olandesi**, che combinano l'idea di **crescita concentrica** con elementi più aperti e diffusi, dando vita a un **sistema regionale policentrico aperto**. In questo schema, le **centralità secondarie** assumono funzioni agricole o pastorali, collocandosi nelle zone più esterne della città.

Accanto a questa visione, vi è anche una concezione dello spazio verde **reticolare e lineare**, volta a costruire **connessioni ecologiche continue**. In questo modo, la **biodiversità** – vegetale e animale – può muoversi attraverso una rete fisica che collega ambienti naturali distinti ma connessi.

Nella **Tavola Generale di Sintesi**, l'espansione urbana non è isotropa (cioè uniforme in tutte le direzioni), ma è **concentrata in una specifica area**. Questo è dovuto alla

sovrapposizione tra zone industriali e disponibilità di terreni edificabili, oltre che alla possibilità di realizzare **grandi infrastrutture e servizi** diversi da quelli previsti nei modelli urbani precedenti.

Le **sette prospettive aeree** sono altamente **astratte**, pensate per offrire una **visione generale dei nuovi quartieri**, senza entrare nel dettaglio architettonico. Non vengono rappresentati gli edifici, ma solo **gli isolati: compatti** nelle zone centrali, **più distanziati e paralleli** nelle aree periferiche.

Il **Bosco di Amsterdam** è tracciato in relazione a ciò che serve a una **società moderna e collettiva**, differente dalla città del passato. Questo spazio verde è concepito come **luogo di attività fisica e socializzazione**, una funzione piuttosto **innovativa per gli anni '30**.

Le prospettive non seguono tutte una **grafia uniforme**, ma cercano sempre di spingere verso l'**astrazione formale**, rendendo il progetto riconoscibile come idea generale piuttosto che come prefigurazione concreta.

Il piano, dunque, voleva **rispondere allo spirito del proprio tempo**, immaginando una **crescita urbana straordinaria**, allora difficilmente prevedibile. Proprio per questo, non tutte le parti vennero sviluppate subito nei dettagli: si decise di affidare l'espansione a **piani particolareggiati successivi**, da attuare **quando le condizioni e le risorse lo avrebbero permesso**.

L'attuazione dell'espansione avvenne quindi **tramite piani dettagliati**, ognuno associato alla data prevista per la **fine dei cantieri**.

Il piano generale venne **concluso nel 1934**, ma le sue **proiezioni temporali erano estremamente ambiziose**, spingendosi fino all'anno **2000**.

GREATER LONDON PLAN

Patrick Abercrombie - 1944



Il **Greater London Plan**, elaborato nel 1944 da **Patrick Abercrombie**, è un piano urbanistico pensato per affrontare la ricostruzione e lo sviluppo di Londra dopo le devastazioni della Seconda Guerra Mondiale. Nasce dall'esigenza di migliorare le condizioni di vita dei cittadini attraverso una pianificazione moderna, meticolosa e integrata, in grado di coniugare crescita urbana e qualità ambientale. Il piano si inserisce nel solco della tradizione della **Città Giardino** di Ebenezer Howard, da cui riprende il principio fondamentale della **decentralizzazione**, con l'obiettivo di ridurre la congestione del centro urbano e redistribuire popolazione e attività produttive nelle aree periferiche.

Uno degli elementi centrali del piano è la promozione di un **modello insediativo policentrico**, fondato sulla creazione di **comunità locali autosufficienti**, dotate di identità propria e di tutti i servizi essenziali (scuole, ospedali, trasporti, spazi pubblici). Londra viene concepita come un insieme di **distretti funzionali**, ciascuno con una specifica vocazione (residenziale, industriale, commerciale), e ordinati attorno all'asse del fiume Tamigi, che diventa un elemento di riferimento per la struttura urbana.

Il **sistema delle infrastrutture** assume un ruolo chiave nella connessione tra centro e periferia. Abercrombie prevede un importante potenziamento della rete viaria, ferroviaria e autostradale, con l'obiettivo di rendere più accessibili le nuove zone di espansione e migliorare la mobilità metropolitana. La pianificazione del territorio si basa anche su un uso ragionato del suolo, con grande attenzione alla **gestione degli spazi aperti**, sia pubblici che

privati: questi includono aree agricole, giardini, parchi e spazi destinati al tempo libero e allo sport.

Una delle proposte più innovative del piano è la creazione della cosiddetta **Green Belt**, una “cintura verde” che circonda Londra e ha la funzione di impedire l’espansione urbana incontrollata, preservare il paesaggio rurale e garantire ai cittadini aree ricreative e salubri. Questo spazio verde rappresenta un limite fisico all’urbanizzazione e contribuisce all’equilibrio tra costruito e non costruito.

Il Greater London Plan si basa su **standard di pianificazione precisi**, che definiscono le dimensioni ottimali delle aree residenziali e produttive, sempre in un’ottica di sostenibilità e coerenza a lungo termine. Le previsioni si fondano su dati statistici e analisi demografiche, in modo da adattare l’offerta urbanistica alla reale domanda abitativa.

Sul piano dell’immagine urbana, il piano propone una visione della città strutturata in **quattro anelli concentrici**, ognuno con una diversa densità e funzione: dal nucleo centrale, denso e consolidato, si passa via via alle zone suburbane e rurali, fino alla campagna vera e propria. All’interno di questa struttura, viene proposta una **rete di centralità distribuite**, in cui ogni distretto dispone di servizi di prossimità come giardini pubblici, pub, negozi e fermate della metropolitana, per garantire un buon livello di vita quotidiana senza dover raggiungere il centro.

L’aspetto **sociale e culturale** è fondamentale: Londra è immaginata come una città **multiculturale** e composta da tante piccole comunità locali, capaci di convivere armoniosamente. In queste realtà si sviluppa un forte senso di appartenenza, sia familiare che di quartiere.

Dal punto di vista abitativo, il piano promuove il modello della **casa isolata o semi-indipendente**, spesso affiancata da abitazioni simili per ottimizzare l’uso del suolo. L’architettura proposta è sobria e tradizionale, in linea con il linguaggio edilizio inglese e ispirata anche al modello suburbano americano, ma senza elementi di innovazione formale.

L’implementazione del piano si scontra con diverse **difficoltà pratiche**, come la scarsità di risorse nel dopoguerra e la complessità di coordinare gli interventi tra le autorità locali. Nonostante ciò, molte delle proposte di Abercrombie vengono realizzate, almeno parzialmente, e il piano lascia un’importante **eredità** nella storia dell’urbanistica londinese. I suoi principi – dalla cintura verde alla rete policentrica – continuano a influenzare le politiche urbanistiche contemporanee, contribuendo a delineare Londra come una città sostenibile, equilibrata e attenta al benessere dei suoi abitanti.

PIANO REGOLATORE DI URBINO

Giancarlo de Carlo - 1959, 1966



Giancarlo De Carlo, nato a Genova nel 1919 e morto a Milano nel 2005, è stato un architetto, urbanista e teorico dell'architettura italiano. Noto soprattutto per i suoi lavori ad Urbino, dove ha realizzato importanti progetti urbanistici, tra cui il Piano Regolatore e diverse architetture universitarie.

Il suo studio comprende circa 10.000 disegni e 48 modelli che documentano l'attività professionale dello studio De Carlo a partire dai primi anni Cinquanta fino a oggi.

Indice

7 Nota

I Capitolo

Definizione geografica del territorio e movimenti di popolazione.
The Geography of the Area and Population Movements.

- 9 La popolazione
- 12 L'emigrazione e i suoi riflessi sulla politica urbanistica comunale
- 13 Le forze di lavoro
- 14 L'istruzione e la riqualificazione professionale
- 15 La struttura politica del territorio

II Capitolo

La struttura economica del territorio.
The Economic Structure of the Area.

- 17 Caratteri e decadenza dell'agricoltura
- 20 La fuga dalla campagna
- 20 Il vuoto industriale
- 21 La caduta e la ripresa delle attività commerciali
- 22 Il turismo e la cultura come forze economiche attive del territorio

III Capitolo

Le infrastrutture del territorio.
The Infrastructure of the Area.

- 25 Ferrovie e strade
- 28 La contraffazione del sistema viario
- 32 Il conflitto tra centro storico e traffico motorizzato
- 36 Le attrezzature per l'istruzione primaria
- 44 La precarietà dei servizi urbani
- 44 L'istruzione superiore e l'esemplare sviluppo dell'Università

IV Capitolo

La struttura e la forma della città.
The Structure and Form of the Town.

- 75 Il tracciato romano
- 76 La formazione delle contrade medioevali
- 76 La grande trasformazione rinascimentale
- 80 L'intervento neoclassico
- 87 L'insipienza urbanistica del regno d'Italia e la stupidità urbanistica del fascismo
- 90 Intenzioni e risultati della colonizzazione al di là delle mura

V Capitolo

Conclusioni sull'analisi della città e del territorio. Premesse al piano.
Conclusions of the Survey and Premises to the Plan.

- 104 La consapevolezza e la memoria dell'immagine urbana
- 105 La percezione e la difesa dei valori paesistici
- 106 Conservazione e corrosione delle strutture e delle forme urbane
- 108 Coesione e distacco tra Centro Storico e zona di espansione
- 108 Il destino delle attività e i suoi riflessi urbanistici

VI Capitolo

Le linee generali del piano.
The General Policy of the Plan.

- 111 Il Piano come intervento sulla struttura fisica del territorio
- 112 Gli obiettivi tecnici del Piano
- 112 Il Piano di prospettiva
- 113 Proposte per un nuovo sistema di comunicazioni territoriali
- 114 Stretti collegamenti tra Urbino e la costa romagnola
- 115 Urbino tra Rimini e Roma
- 115 Il destino delle Frazioni
- 116 Le strutture di riserva per l'industria
- 117 La città in relazione al paesaggio circostante
- 118 Nuovi rapporti tra zona di espansione e Centro Storico
- 119 Il risanamento del Centro Storico come intervento di ristrutturazione
- 119 Il sistema bipolare Lavagine-Nuova Piazza
- 120 L'organizzazione delle attività urbane
- 120 Il programma di risanamento del Centro Storico

VII Capitolo

Gli interventi sulla forma della città attraverso piani particolareggiati.
The Interventions on the City Form through Detailed Plan.

- 123 Antiche forme esistenti e nuove forme appropriate
- 125 Relazioni tra strutture e forme negli interventi sul Centro Storico
- 126 Il programma di risanamento dell'area di Lavagine
- 128 Norme, prescrizioni, progetti esemplificativi

VIII Capitolo

Le cerniere organizzative e le direttrici formali dello sviluppo fuori mura.
The Organization Hinges and the Formal Paths of the Growth outside the Walls.

- 209 Struttura e forma della zona di espansione
- 211 La soglia del controllo formale

Appendice 1*

- 225 Analisi delle attrezzature edilizie della città.

Appendice 2*

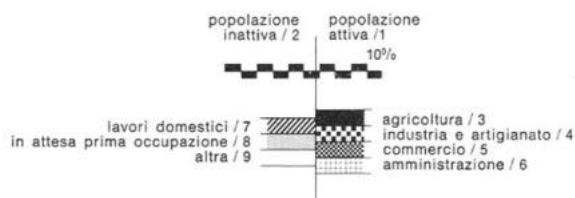
- 233 Estratto dalle Norme di Attuazione.

Appendice 3*

- 242 Limite di rottura della continuità urbana tra Centro Storico e zona di espansione.
- 245 English Summary

Indagine sul territorio

Valori percentuali della popolazione attiva ed inattiva divisa per categorie rispetto alla popolazione totale residente.



Il conflitto tra centro storico e traffico motorizzato

Alle molte ragioni che sostengono la necessità di una azione immediata si aggiunge l'occasione delle due nuove autostrade — la Bologna-Canosa e la Ancona-Grosseto — che verranno aperte nei prossimi anni ponendo problemi di congiunzione e di raccordo decisivi per Urbino.

La viabilità interna al capoluogo si svolge lungo due linee principali: la prima proviene dal territorio circostante, risale alla città dal punto di confluenza tra la strada di Pesaro e la strada statale 73 bis e penetra nel Centro Storico a nord dalla Porta Lavagine e a sud dal Corso Garibaldi o dal Mercatale; la seconda, meno importante, proviene dalle zone di espansione oltre le Mura e penetra a est e a nord est per le porte del Monte e di Santa Lucia. La riunione delle opposte correnti potrebbe anche compiersi attraverso due strade che aggirano le mura da est a sud e da nord a ovest — il Giro dei Debitori e la via dei Morti — ma i percorsi sono lunghi, e nel secondo caso anche impervi, per cui tutto passa attraverso il Centro Storico, anche il traffico di scorrimento locale.

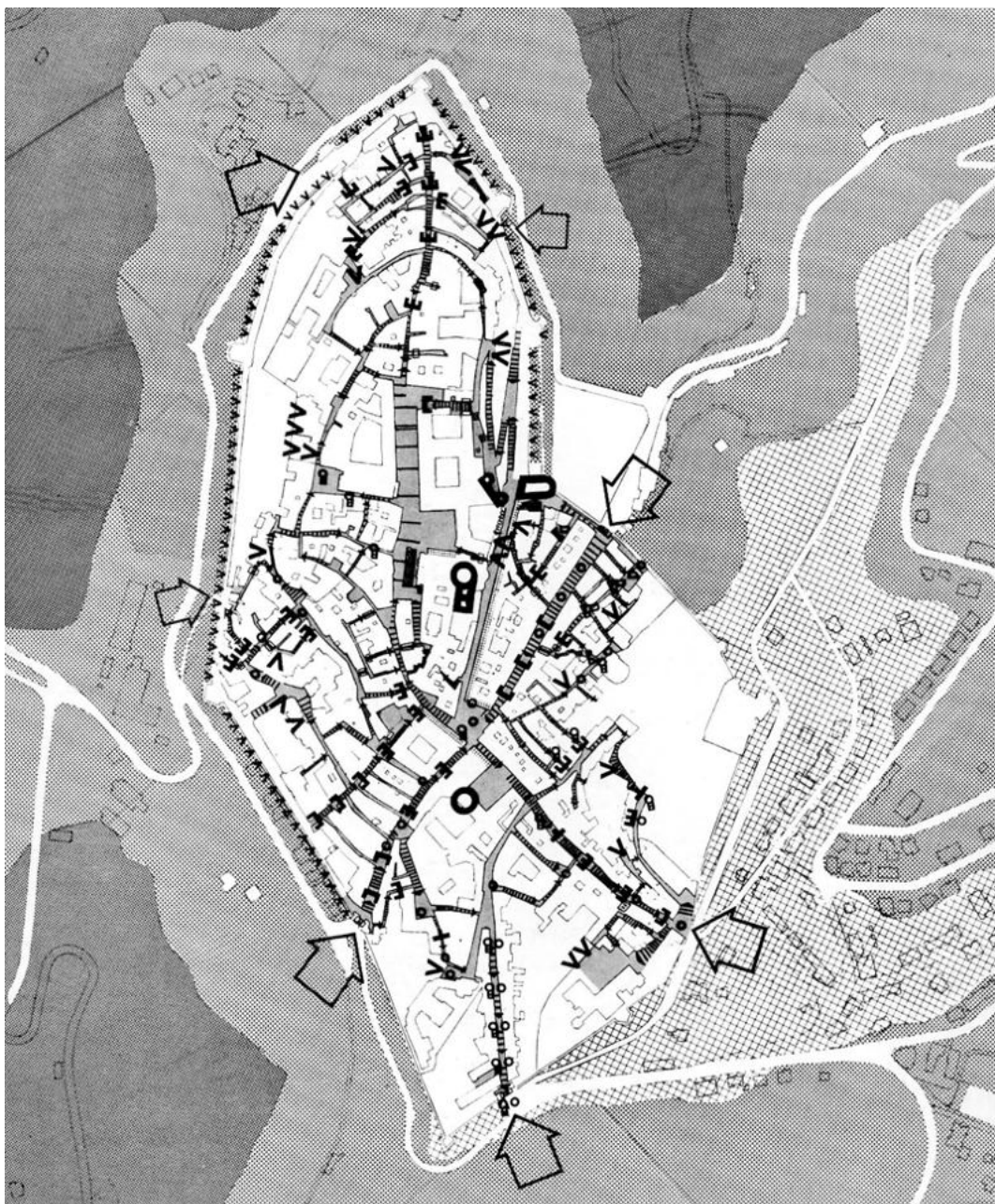
È chiaro che se il traffico automobilistico si rafforzerà — e tutto fa pensare che questo debba accadere — il sistema attuale non potrà continuare a reggere. Del resto già oggi globalmente non regge perchè le sedi, gli incroci e le pendenze dei rami

**La precarietà
dei servizi urbani**

Da questo punto di vista tutte le attrezzature del territorio di Urbino sono notevolmente arretrate e — a parte le scuole elementari e gli uffici per il culto — lo sono anche in rapporto ai livelli quantitativi e qualitativi indispensabili allo svolgimento di una vita civile. Le attrezzature sanitarie, culturali, per l'assistenza, per il tempo libero, per la recezione, ecc. sono quasi inesistenti in tutte le Frazioni. Si concentrano invece nel Capoluogo, dove si ritrova: un ospedale al servizio di un comprensorio esteso ai Comuni delle Valli del Foglia e del Metauro con una popolazione complessiva di oltre 70.000 abitanti, un dispensario, qualche asilo nido, un campo sportivo assai bene attrezzato, tre cinematografi, uno splendido teatro neoclassico fuori esercizio, tre alberghi, alcune pensioni, vari ristoranti, caffè, bar, esercizi pubblici. Poca roba dunque, che certo non basterebbe a sostenere un prestigio direzionale: che Urbino realmente possiede e che le deriva soprattutto dalle attrezzature per l'istruzione superiore, e in particolare dall'Università.

**L'istruzione superiore
e l'esemplare sviluppo
dell'Università**

Proprio per questo settore si potrebbe dire che il principio del potenziamento delle attrezzature per aggregazione di diversi tipi e simultaneo allargamento dell'area di servizio, già embrionalmente funzioni, malgrado le gravissime difficoltà create dai sistemi di comunicazione. Per ragioni storiche e ambientali e



Descrizione visiva della città



ingressi maggiori / 1



ingressi minori / 2



involucro della forma urbana / 3

Unità architettoniche di riferimento maggiore



campanile di San Francesco / 4



campanile e cupola della Cattedrale / 5



fronte e torricini del Palazzo Ducale / 6



volume del Teatro / 7

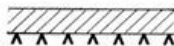
Carattere dei percorsi



percorso concluso sulle due sponde / 8



percorso in portico / 9

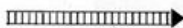


percorso lungo i margini dell'involucro urbano con una sponda aperta sulla campagna / 10



percorso in sottoportico / 11

Pendenza

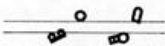


pendenza ripida / 12



pendenza dolce / 13

Visuali



visuali aperte su unità architettoniche di riferimento maggiore / 14



visuali sulla campagna / 15



visuali su tetti e campagna / 16



ampie aperture visive sul paesaggio o sulla città / 17

Visual analysis of the town

- 1 / major entrances
- 2 / minor entrances
- 3 / outline of the town

Architectural landmarks

- 4 / the San Francesco bell-tower
- 5 / the Cathedral bell-tower and dome
- 6 / the face and turrets of Palazzo Ducale
- 7 / the outline of the Theatre

Features of the town paths

- 8 / road with continuents
- 9 / arcaded road
- 10 / road along the outline of the town with one side open to the countryside
- 11 / road with overhead enclosures

Gradients

- 12 / steep gradient
- 13 / slight gradient

Visual

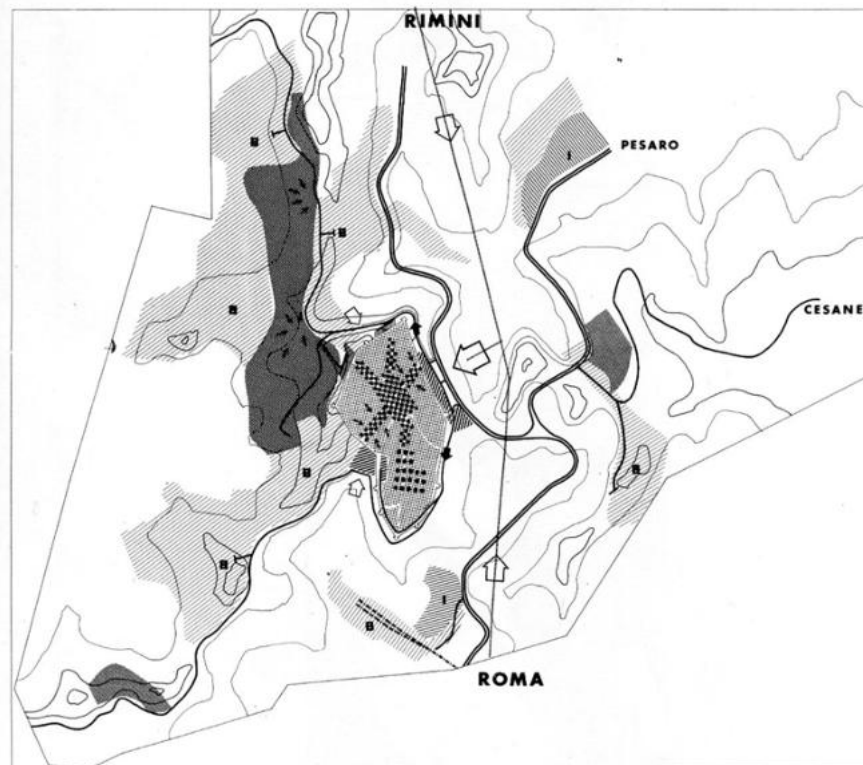
- 14 / unobstructed view over major architectural landmarks
- 15 / views over the countryside
- 16 / views of rooftops and the countryside
- 17 / extensive views over the countryside or the town



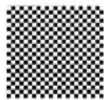


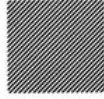


La città futura

Si riorganizza il sistema della viabilità territoriale: formazione di una rete di collegamenti con la costa romagnola articolati a un nuovo asse Rimini-via Flaminia che collega le due nuove autostrade e passa tangente al centro storico di Urbino; spostamento della strada di Pesaro su un tracciato più scorrevole e aperto; razionalizzazione degli ingressi alla città antica; trasformazione della provinciale feltresca in asse di alimentazione per la zona di sviluppo; revisione dei collegamenti tra zona di sviluppo e centro storico portandoli anche a confluire nei nodi di comunicazione col territorio.

Si procede al risanamento del centro storico puntando sugli effetti della polarità innescata tra il nuovo nodo di Lavagnone e la nuova concentrazione di interessi sulla Nuova Piazza per ridistribuire le attività capillarmente in tutto il tessuto urbano.

Si riordina la zona di espansione predisponendo tipologie strutturali e configurazioni formali che siano in accordo con l'impianto organizzativo e visivo del centro storico e del paesaggio circostante. Si espelle il traffico motorizzato dal centro storico e si predispongono in tutta la città un sistema selettivo di circolazione che tiene distinto il traffico veicolare da quello pedonale.



-  verde attrezzato / 1
-  nuovi insediamenti / 2
-  attività commerciali / 3
-  attrezzature culturali / 4
-  parcheggio / 5
-  attrezzature per il traffico turistico e commerciale / 6
-  attrezzature e servizi generali / 7
-  industria / 8

Centro Storico

Suddivisione dei comparti di risanamento

Il Centro Storico è diviso in 26 comparti e alcuni comparti sono suddivisi in più subcomparti. I proprietari di edifici esistenti in ciascun comparto, o subcomparto, sono tenuti a consorzarsi per elaborare un programma di risanamento globale, qualora intendano intervenire sulla loro proprietà. Per ciascun comparto, e subcomparto, il Piano prescrive le norme che debbono regolare l'operazione di risanamento.

I comparti X e Y sono affrontati dall'iniziativa comunale sotto forma di Piani Particolareggiati. Anche gli altri comparti potranno in futuro seguire la stessa sorte se i proprietari lo richiederanno oppure se alle esigenze del risanamento non dovesse corrispondere una adeguata sollecitudine di iniziative private.

