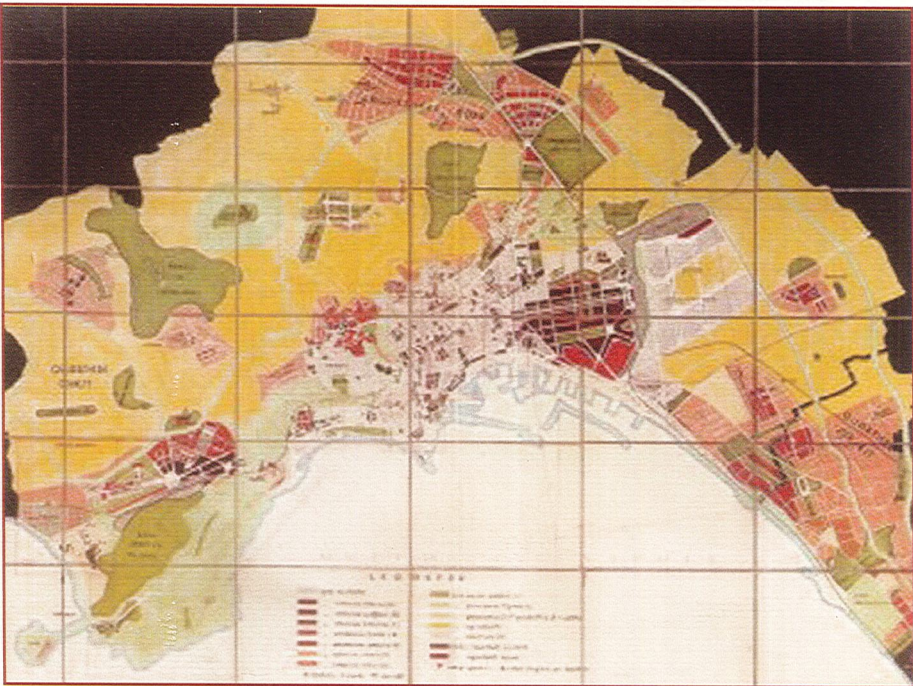


Luigi Gerosa

L'ingegnere "fuori uso". Vent'anni di battaglie urbanistiche di Amadeo Bordiga Napoli 1946-1966

Presentazione di Michele Fatica



Fondazione Amadeo Bordiga

Ricerche storiche e teoriche

1

La Fondazione Amadeo Bordiga, costituita per volontà testamentaria della vedova Antonietta De Meo, è stata riconosciuta ufficialmente l'8 maggio 1998 e ha sede nella casa dove Amadeo Bordiga trascorse l'ultimo periodo della sua vita fino alla sua scomparsa avvenuta il 13 luglio 1970.

Alla Fondazione collaborano persone di diversa provenienza culturale, politica e professionale, impegnate ad adempiere le volontà della Signora De Meo e a perseguire le finalità comuni espresse dallo Statuto.

“È scopo della Fondazione valorizzare la figura d'Amadeo Bordiga, fondatore del Partito Comunista d'Italia al Congresso di Livorno (gennaio 1921), nella complessità ed inscindibilità di tutti i suoi aspetti ideologici, culturali ed umani, nel quadro del movimento proletario nazionale ed internazionale; il suo rigore intellettuale e morale nelle alterne vicende della situazione italiana e mondiale; l'inflessibilità della sua battaglia in difesa della dottrina e del programma marxista”.

A tale scopo la Fondazione "assegna borse di studio; promuove e finanzia attività di ricerca storica, di pubblicazioni inerenti alle generali finalità sopra indicate, di riordino catalogazione e conservazione del materiale esistente, nonché di ulteriore ampliamento mediante raccolta documentaria ovunque si trovi; di relazioni con le principali biblioteche italiane ed estere al fine di documentare la presenza di Amadeo Bordiga; di pubblicazione di suoi scritti poco noti o difficilmente reperibili, di ristampa di testi da lui redatti in epoche diverse, di edizione delle opere complete. Il materiale documentario e librario sarà conservato in una biblioteca-archivio da organizzare nella stessa casa di Formia”, oggi sede legale della Fondazione (articolo 2 dello *Statuto*).

Sede Legale della Fondazione Amadeo Bordiga:

Via Amadeo Bordiga s.n.c.
04023 Formia (LT)

Per informazioni sull'attività editoriale della Fondazione:

fab.edizioni@tiscali.it

Luigi Gerosa

L'ingegnere "fuori uso"
Vent'anni di battaglie urbanistiche
di Amadeo Bordiga
Napoli 1946 - 1966

Presentazione di Michele Fatica

Fondazione Amadeo Bordiga
2006

Presentazione

Sono trascorsi due millenni più cinque secoli, quando un uomo greco, educato in Oriente, viaggiò per il mondo allora conosciuto in cerca di sopravvissuti che gli potessero dare informazioni attendibili sul grande scontro che aveva opposto Europa e Asia nella cosiddetta guerra di Troia. Sulla base delle notizie raccolte, egli, in apertura della sua opera, scriveva:

Questa è l'esposizione che fa delle sue ricerche Erodoto di Turi [...]. Questo è quanto dicono Persiani e Fenici. Per conto mio, non intendo affermare che la cosa sia avvenuta in questo o in qualche altro modo; ma dopo che avrò posto nel giusto rilievo colui che, lo so di preciso, fu il primo ad aprire le ostilità contro i Greci, proseguirò la mia narrazione, trattando delle città degli uomini, senza differenze, sia piccole sia grandi. Poiché quelle che un tempo erano grandi, ora per lo più sono diventate di scarsa importanza; mentre quelle che ai tempi miei sono grandi, prima erano trascurabili [...]. Molte altre cose raccontano i Greci¹.

In Europa la storia nasceva, così, da questa rivolta individualistica, contro la memoria collettiva, contro il *mito*. Ma l'uomo che si diceva di Turi, nella Magna Grecia – era, però, nato e si era formato in Alicarnasso in Asia Minore – tracciò anche una metodologia, alla quale solo due millenni più tardi, il napoletano Gianbattista Vico, diede nomi appropriati: il frutto delle ricerche, la raccolta dei dati fu compresa sotto la nozione di *filologia*, la chiave di lettura dei dati e il giudizio furono operazioni assegnate alla *filosofia*. Per il resto il Napoletano accoglieva in pieno la grande lezione di Erodoto: il ciclo delle nascite, delle crescite e della estinzione "delle città degli uomini" veniva riformulato come "il

¹ Erodoto, *Storie*, a cura di L. Annibaletto, Mondadori, Milano 1982, pp. 29, 32, 185.

corso e il ricorso" della storia; il giudizio supponente delle autorità delle "città degli uomini" sul loro passato, sul loro presente e sul loro futuro veniva abbassato a "boria delle nazioni". La storia assumeva il significato alto di opera degli uomini, mentre la storia scritta veniva più tardi intesa solo come "storiografia", storia rivissuta con la penna dall'individuo che raccoglie dati e giudica.

Nel lavoro di Luigi Gerosa su Amadeo Bordiga (Resina, 13 giugno 1889 - Formia, 23 luglio 1970) a quanti ancora oggi – non appaiono numerosi – seguono la via tracciata da Erodoto e da Vico appare apprezzabile in primo luogo l'impegno alla ricerca dei dati. Questo impegno apparve subito fortissimo nei due volumi pubblicati anni fa sotto il titolo di Amadeo Bordiga, *Scritti 1911-1926*². Come tutti gli individui di grande personalità che hanno lasciato una traccia profonda nella storia "delle città degli uomini", egli fu uno dei pochi, se non il solo, a denunciare, tra il 1911 e il 1929, razzismi, irredentismi, nazionalismi, militarismi, imperialismi, statalismi con tutto quel che segue. Non fu un predicatore, ma un organizzatore e dirigente di parte. Il suo obiettivo fu la fondazione di un grande partito comunista mondiale che attraverso l'ultima azione disumana – la rivoluzione – avrebbe traghettato l'umanità dalla preistoria alla storia, dal regno della guerra a quello della pace. Una prefigurazione di questo partito egli intravide nella terza internazionale (Komintern), fondata a Mosca il 4 marzo 1919, dai bolscevichi che avevano preso il potere in Russia il 5 novembre 1917. Fu il solo socialista italiano ad essere stato invitato personalmente da Lenin a Mosca per partecipare al secondo congresso del Komintern (luglio-agosto 1920), intervenendovi per rendere ancora più severe le già dure condizioni per l'affiliazione dei partiti all'Internazionale dettate da Lenin. Fu il più deciso promotore della scissione di Livorno, che portò, la sua frazione "sovietista" – che aveva le sue radici in Napoli, ma ramificazioni in tutta Italia – e quella "ordinovista" – di origine torinese e non diffusa oltre il capoluogo piemontese – a dare vita, il 21 gennaio 1921, al partito comunista d'Italia, sezione della terza internazionale. La sua critica della società che aveva trascinato l'umanità in una delle più grandi catastrofi

² A. Bordiga, *Scritti 1911-1926*, vol. I, Graphos, Genova 1996; vol. II, Graphos, Genova 1998.

della storia, in quella che la retorica di un'Italia appena uscita dal suo primo cinquantennio di vita aveva chiamato "grande guerra", partì sempre da Marx e dal rifiuto della democrazia. La democrazia fu per lui la forma di governo ideale della borghesia capitalistica, che mentre riconosceva i "diritti dell'uomo e del cittadino" costringeva il cittadino a "difendere [si tratta di un eufemismo] il sacro suolo della patria" fino alla morte. Egli più volte ricordò che la coscrizione obbligatoria fu deliberata dalla Convenzione Nazionale – un'assemblea eletta a suffragio universale – nella seduta del 23 agosto 1793, su proposta del comitato di Salute Pubblica controllato da Maximilien Robespierre.

Ma, intanto, le più grosse mortificazioni gli vennero proprio dal quel partito comunista mondiale, nel quale aveva riposto tutte le sue speranze per fondare "la nuova città dell'uomo". Contrario alle direttive moscovite sul "fronte unico" e sulla riunificazione fra comunisti e socialisti, il Komintern approfittò del suo arresto, avvenuto nel febbraio del 1923, per insediare alla direzione del partito comunista d'Italia gli "ordinovisti" Umberto Terracini e Palmiro Togliatti, manovra che si concluse con il suo allontanamento definitivo dalla direzione nel giugno del 1924 e con la scelta di Antonio Gramsci a segretario del partito, in quanto ritenuto il più vicino alle posizioni di Mosca. Fu in questa situazione che Bordiga maturò quella che più tardi Ignazio Silone, al secolo Secondino Tranquilli, chiamerà "uscita di sicurezza". Fu una scelta in coerenza con le sue posizioni di avversione alla democrazia e in aderenza a quella che per lui era una involuzione del Komintern, non più partito comunista mondiale, ma organizzazione dominata dai bolscevichi russi, da cui stava emergendo la figura di Stalin, più deciso che mai a "russificarla" in funzione della costruzione "del socialismo in un solo paese" (su questo problema è noto uno scontro che egli ebbe con Stalin nel famoso esecutivo allargato di Mosca del 22 febbraio 1926). Per i nuovi vertici del pd'I non si poteva mettere da parte Bordiga come un ferro vecchio, perciò gli fu offerta una candidatura alla camera dei deputati nelle elezioni politiche del 6 aprile 1924. Accettare la proposta sarebbe stato per Bordiga esercitare uno dei mestieri, quello di deputato, da lui considerato tra i più parassitari. Pertanto rifiutò sdegnosamente con parole che

ancora oggi potrebbero servire da lezione per quanti si accapigliano per esercitare uno dei mestieri considerati tra i più redditizi del mondo:

Il criterio che la notorietà designi i candidati è, elettoralicamente, logico, ma non è comunista. Nulla scorgo di più filisteo ed opportunistico per gli elettori e gli eletti di questo tradizionale fatto: pochi mesi di carcere portano alla conseguenza che alla prima occasione la *vittima* presenti al proletariato la nota e la riscuota sotto forma di voti³.

Uscire dalle secche della democrazia significava per lui non rimanere invischiato nelle contese elettorali, ma guadagnarsi onestamente il pane esercitando l'attività che aveva sempre esercitato, quella di ingegnere. Tra parentesi ricordiamo che egli si era laureato in ingegneria edile nel 1912 e dopo avere prestato per qualche tempo collaborazione alla cattedra – se la memoria ci assiste – di meccanica razionale, all'inizio del 1913 era stato assunto nelle ferrovie dello Stato, come "sottospettore avventizio della divisione lavoro" del compartimento di Napoli. Poi ne era stato licenziato per avere scioperato durante i moti delle "settimana rossa" che a Napoli, come in tutte le città italiane, esplosero violentissimi tra il 9 e l'11 giugno 1914. Dopo il licenziamento non si era perso d'animo, ma aveva aperto uno studio con sede a Napoli in Calata S. Mattia, 11, nel cuore dei quartieri spagnoli, non molto lontano dall'abitazione per la famiglia che aveva messo su con Ortensia De Meo in Via Piliero, oggi scomparsa, vicinissima a quello che veniva chiamato in lingua toscana il "molo grande" e in napoletano "abbascio' muol". Il quartiere Porto, soprattutto in quella zona che si protendeva verso il "molo grande", su cui sveltava l'alta torre della lanterna, era uno dei quartieri più popolosi ad animati di Napoli.

³ P. Spriano, *Storia del partito comunista italiano*, I, *Da Bordiga a Gramsci*, Einaudi, Torino 1967, p. 335. Sul suo rifiuto di "trasformare la milizia politica in una carriera" (sono sue parole) si veda la *Lettera all'esecutivo del pcd'I, in data 3 novembre 1923*, pubblicata da G. Somai, *La formazione del gruppo dirigente di "centro" e il ruolo di Bordiga. Carteggio 1923*, in «Storia contemporanea», 1980, pp. 703-704.



(Fot. Brogi).

NAPOLI. — BASSO PORTO.

Fonte: Guide Treves, *Napoli e dintorni*, Fratelli Treves Editori, Milano 1913, incisione n. 6.

In questa parte di Napoli, non lontana dal mare, a cui Bordiga si manterrà contiguo nel corso della sua esistenza, la sua abitazione fu saccheggiata dai fascisti dopo il fallito attentato – Bologna, 31 ottobre 1926 – alla vita di Mussolini, che si concluse con il linciaggio di Anteo Zamboni, adolescente di appena 15 anni. Neppure un mese dopo, in virtù della legge del 6 novembre 1926, che dava al prefetto la facoltà di inviare al confino gli individui pericolosi per la "sicurezza nazionale", il 22 novembre 1926 fu deciso per lui il confino della durata di 3 anni, che

egli scontò in parte a Ustica (insieme a Gramsci), in parte a Ponza. Fu in questa isola che egli riprese la sua attività di ingegnere, essendo tra i pochi fortunati ai quali il governo fascista concesse l'autorizzazione a dedicarsi temporaneamente all'esercizio della professione, in primo luogo perché egli rifiutò l'assegno-elemosina che il governo passava ai confinati, in secondo luogo perché Mussolini cercava di screditarlo agli occhi dei suoi compagni ed accreditare la leggenda di un suo avvicinamento al regime⁴. Un altro confinato così lo ricordava negli anni dell'esilio di Ponza:

... lo vedevi passare indaffarato, con borsa e cartelle sotto il braccio, seguito da aiutanti armati di paline, di canne e di altri strumenti di misurazione e di segnalazione. Talvolta lo sorpredevi a bordo di una strombettante automobile: egli era uno dei pochi fortunati ai quali era stato dato il permesso, per motivo della loro professione, di percorrere l'isola liberamente in lungo e in largo. Bordiga era diventato l'ingegnere alla moda, l'ingegnere principe a Ponza, ereditando quella che era l'ambita prerogativa di un suo collega in ingegneria, in sovversivismo e in confino, il torinese Romita ex-deputato massimalista⁵.

Da questi ricordi viene fuori la figura umana di Bordiga, uomo cordiale, aperto al dialogo, severo come dirigente politico, ma anche amante della vita, della buona tavola, del gioco (a Ustica insegnò a Gramsci lo scopone scientifico e sarà negli anni del secondo dopoguerra uno dei più appassionati tifosi della squadra di calcio di Napoli), avverso a tutte le pose eroiche e militaresche – aveva coniato per questi personaggi che così si atteggiavano il termine di “sparafucile” – in questo in sintonia con un grande poeta e drammaturgo del Novecento, Bertolt Brecht, che amava ripetere: "Beato è quel popolo che non ha bisogno di eroi". Comunque la sua permanenza, che non superò i due anni, nell'isola di Ponza lasciò un ricordo ben vivo sia negli altri confinati, sia negli isolani. Mussolini, appena defenestrato dal re "suo cugino", vi fu tradotto il 28

⁴ S. Corvisieri, *All'isola di Ponza*, Il Mare. Libreria internazionale editrice, Roma 1985, p. 376, nota 21.

⁵ M. Magri, *Una vita per la libertà. Diciassette anni di confino politico di un martire delle Fosse Ardeatine: memorie autobiografiche*, L. Puglielli, Roma 1956, p. 87.

luglio 1943 e vi rimase fino al seguente 7 agosto, scrive nelle sue memorie:

Ponza non può essere paragonata a Ischia e meno ancora a Capri. Tuttavia ha una sua rusticana bellezza e, anche dal punto di vista della prigionia, una storia. Uno che se ne intende fece sapere a Mussolini che sin dall'antichità vi erano stati relegati illustri personaggi come Agrippina, la madre di Nerone, Giulia, la figlia di Augusto, e, per compenso, una santa come Flavia Domitilla e anche, nel 538, un papa, San Silvestro Martire. Poi, saltando a piè pari alcuni secoli, i moderni come Torrigiani, Gran Maestro della Massoneria, il generale Bencivenga, l'ing. Bordiga e finalmente – ultimo della serie e modernissimo – il Ras Imerù con un immancabile Degiac abissino⁶.

Espulso nel marzo del 1930 dal pd'I per frazionismo, nell'arco di tempo compreso fra la data della sua espulsione e il 1944 si dedicò prevalentemente alla sua professione senza mai disinteressarsi dei problemi politici sia di attualità sia di respiro più ampio. Quando si parla di professione non bisogna pensare che egli potesse svolgerla liberamente procacciandosi i guadagni che altri professionisti del suo livello riuscivano a procurarsi senza difficoltà. Ovviamente non poteva iscriversi al sindacato fascista architetti della Campania e se voleva dedicarsi al suo lavoro doveva appoggiarsi ad un grande studio di progettazione e di realizzazione di opere edilizie. Si prestò a questo scopo un altro ingegnere, suo coetaneo, che egli aveva conosciuto al politecnico di Napoli: Guido Milone. Questi si era già distinto per una mostra del 1934, dove compariva con il suo progetto tra i più famosi architetti del tempo⁷. Presumibilmente il Milone aveva collaborato con altri architetti al disegno del famoso piano regolatore del 1939, promosso dalla fondazione politecnica del Mezzogiorno, voluta da Giuseppe Cenzato. Il piano, anche se portava la firma di Luigi Piccinato, aveva fruito del contributo di

⁶ B. Mussolini, *Storia di un anno*, Mondadori, Milano 1945, p. 98.

⁷ *Seconda mostra del sindacato fascista architetti della Campania: nei locali del Circolo dell'industria e del commercio, Napoli, 25 novembre-2 dicembre A. XI E. F.* Tra gli altri espositori ricordiamo: Marcello Canino, Ferdinando Chiaromonte, Gastone De Martino, Mario Di Jorio, Manfredi Franco, Camillo Guerra, Gennaro Muscetti, Leonardo Paterna Baldizzi, Carlo Rossoni, Giuseppe Samonà, Alberto Sanarica.

molti collaboratori. La congettura che il Milone fosse tra questi collaboratori si fonda su di una sua pubblicazione del 1940 ispirata proprio ai due principi della filosofia, del resto non nuova, che avevano tenuto ben presente gli autori del piano regolatore: diradamento e bonifica (termine quest'ultimo più di moda rispetto alla parola *risanamento*)⁸.

Quando iniziarono su Napoli i terribili bombardamenti a tappeto americani, a partire da quello famoso del 6 dicembre 1942, Bordiga "sfollò" a Formia, dove prima si recava in villeggiatura o per qualche lavoro e dove la famiglia De Meo, alla quale apparteneva la moglie Ortensia, possedeva una minuscola casa in riva al mare, che è stata la sua ultima dimora. Poiché anche Formia, dopo l'8 settembre 1943, fu sottoposta a feroci bombardamenti dal mare nel periodo in cui il fronte di guerra passava per la linea Gustav con epicentro a Cassino, la famiglia Bordiga-De Meo, con Erminio Ascarelli – un ebreo napoletano, socialista riformista in gioventù, loro ospite con i familiari – trovò rifugio in una grotta dei monti Ausoni e si nutri delle carrube che offriva la montagna.

Dopo che gli alleati nel maggio del 1944 ebbero sfondato la linea Gustav, Bordiga con i familiari fece ritorno a Napoli. Nel tardo autunno del 1944 fu avvicinato, mentre si trovava a Roma, da agenti dell'Office Strategic Services. Siamo nel periodo anteguerra fredda, non vi era stata ancora un accordo sommario sul governo del mondo e sulle sfere d'influenza da parte degli alleati – l'accordo avverrà qualche mese dopo a Jalta nel febbraio del 1945 – e gli americani temevano che dietro la politica di collaborazione imposta da Togliatti, ritornato in Italia nel marzo del 1944, a quello che ormai si chiamava partito comunista italiano, si celasse una diabolica machiavelleria finalizzata alla conquista del potere. Non si può escludere che il contatto con Bordiga avvenisse nell'ambito di una manovra americana tesa a dividere i comunisti italiani al fine di indebolirli e mandare a monte il sedicente piano togliattiano. Quindi, anche se il rapporto dell'agente OSS deve prendersi con beneficio d'in-

⁸ G. Milone, *La bonifica edilizia della Città di Napoli*, Richter & C., Napoli 1940. Il Milone si autopresentava con la qualifica di "amministratore delegato della Società del Risanamento". L'opera si apriva con una massima di Mussolini: "In uno Stato ben ordinato la salute fisica del popolo deve essere al primo posto".

ventario, esso ci riconsegna il Bordiga del secondo dopoguerra in bilico tra ritorno alla politica attiva e continuazione dell'attività professionale. Riportiamo un pezzo del rapporto, del resto già pubblicato⁹ e non sfuggito all'occhio attento degli autori di una bibliografia su Bordiga¹⁰:

Bordiga è un fantasma oramai dal 1926, anno in cui si è ritirato dalla politica attiva. Il fascismo lo ha lasciato vivere e forse è venuto a patti con lui. Comunque, anche ora nell'Italia liberata è il punto di riferimento di tutti i dissensi. Sua moglie dice di aver paura che i comunisti lo ammazzino come hanno fatto con Trockij, ma in questo caso i suoi fanatici estimatori lo vendicherebbero sanguinosamente e questo Togliatti lo sa. I comunisti preferiscono che a perseguitare Bordiga pensino semmai gli Alleati.

Un nuovo Partito comunista, quello vero, contro la linea Togliatti, sarebbe già nato, secondo Bordiga. I capi sono Repossi, Damen, Fortichiari. Si chiama Sinistra leninista a Napoli, Movimento comunista d'Italia a Roma, dove ha seimila iscritti. Ci sono anche due giornali: "Il proletario" a Napoli e "Sinistra proletaria" a Roma. Il primo capo del PCI disprezza gli attuali dirigenti dei partiti di sinistra: per lui Togliatti è solo uno strumento dei russi, Nenni gli tiene mano. Ma nella sua opinione tutti i partiti cosiddetti antifascisti sono gruppi di codardi: c'è voluto il re e poi lo sbarco alleato per battere il fascismo.

Bordiga aspetta che il partito nato spontaneamente lo mandi a chiamare. Se questo non succederà, non tornerà alla politica. Il partito da un milione di iscritti che vuole Togliatti non lo interessa. Quello che conta è la dittatura del proletariato come stadio necessario per arrivare alla vera democrazia. Nella sua concezione non ha senso chiedere aiuto agli Alleati per ricostruire l'Italia; bisognerebbe che gli Alleati punissero severamente la classe dirigente borghese che ha fatto le guerre fasciste e così i comunisti veri troverebbero la strada spianata per la loro rivoluzione.

Bordiga fu chiamato dai milanesi alla fine del 1944 e riprese l'attività politica non tanto sul piano della prassi – riteneva che la congiuntura fosse del tutto sfavorevole a qualsiasi azione incisiva – quanto sotto il profilo teorico. La sua produzione di questo genere è molto bene documentata¹¹, come d'altra parte è nota, ai non molti che abbiano seguito il

⁹ R. Faenza, M. Fini, *Gli americani in Italia*, Feltrinelli, Milano 1976, pp. 37-38.

¹⁰ A. Peregalli, S. Saggiore, *Amadeo Bordiga: 1889-1970. Bibliografia*, Colibri, Milano 1995, p. 218.

¹¹ *Ibidem*, pp. 116-187

suo itinerario politico del secondo dopoguerra, la rottura, avvenuta tra il 1951 e il 1952, con Onorato Damen e il partito comunista internazionalista, che aveva come organo il periodico "Battaglia comunista"¹². Da questa rottura nacque un nuovo gruppo, che qualche anno più tardi si chiamerà il partito comunista internazionale, con un nuovo organo di stampa "Il programma comunista", nel quale Bordiga s'identificò. Se si chiedesse quale sia l'aspetto più suggestivo del pensiero bordighiano in questo arco di tempo compreso tra il 1944 e il 1969, si potrebbe rispondere che è dato dalla distinzione tra "partito storico" e "partito formale". L'attesa di una società di giusti ed eguali, che ha accompagnato l'uomo dagli albori della civiltà – intesa quest'ultima come nascita della città, della proprietà privata e della società divisa in classi – attesa che per molti secoli è stata intesa come ritorno alla felicità edenica si situa nel solco del "partito storico"; nelle diverse epoche si è formata una forza organizzata per realizzare questa attesa: questa forza egli chiama "partito formale".

Mancava un tassello importante per ricomporre un quadro completo dell'attività di Bordiga nel secondo dopoguerra: nulla si sapeva della sua attività di urbanista e sostenitore del piano regolatore del 1939. Luigi Gerosa ricostruisce 20 anni di polemiche, battaglie, elaborazioni urbanistiche di Bordiga in questo periodo. Egli colma questo vuoto con quella devozione totale alla filologia, di cui aveva già dato prova con la pubblicazione dei primi due volumi degli *Scritti*. Opuscoli, fogli volanti, giornaletti pubblicati dal sindacato degli architetti e degli ingegneri di Napoli, tutte quelle che si chiamano fonti a stampa sono state trovate e utilizzate da Luigi Gerosa nella sua ricerca, grazie anche alla disponibilità dimostrata da Salvatore Maffei direttore dell'emeroteca "Vincenzo Tucci" di Napoli. Alle fonti a stampa si sono aggiunti numerosi manoscritti messi a disposizione dalla Fondazione Amadeo Bordiga con sede a Formia. Il giudizio su tutto questo materiale s'iscrive in quella che Vico chiamava "filosofia" e rientra in quel diritto individualistico, rivendi-

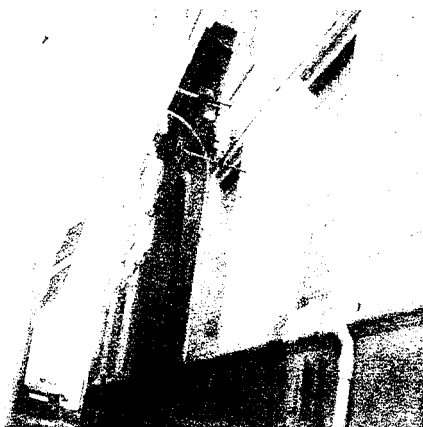
¹² O. Damen, *Amadeo Bordiga. Validità e limiti d'una esperienza*, Editoriale periodici italiani, Milano 1971; *Un chiarimento. Fra le ombre del bordighismo e dei suoi epigoni*, Edizioni Prometeo, Milano 1997.

cato dal padre della storiografia occidentale, che dà allo storico la facoltà di contrapporre la "sua" valutazione dei fatti ai Persiani "che dicono così", ai Fenici che la pensano allo stesso modo e ai Greci che la raccontano in un altro modo ancora. Ove si neghi a chi scrive di storia questo diritto, o si scivola nel mito, inteso come memoria collettiva e sacra – nel significato di intoccabile – dei fatti storici, o si dà luogo alla compilazione dei vari catechismi nazionali, statali, di partito o di chiese.

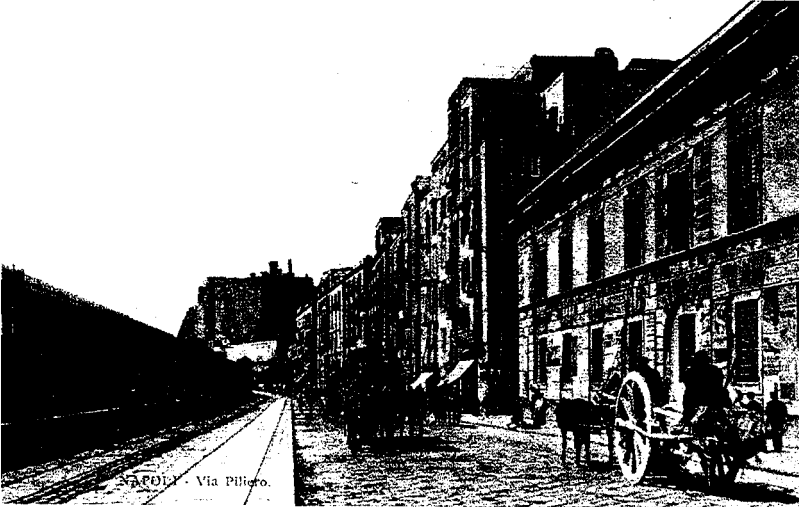
Detto questo, ci permettiamo di aggiungere qualche altro elemento di valutazione alla documentazione più che abbondante prodotta da Gerosa. Dobbiamo, tuttavia, prima di manifestare una nostra opinione, introdurre una precisazione. Abbiamo condiviso in qualche occasione la lauta mensa di Luigi Cosenza, che con il suo piano di costruzione di una nuova via marina lungo l'inferriata che divideva il porto dall'abitato, fu il vero antagonista di Bordiga. Di quest'ultimo siamo stati in diversi momenti ospiti e abbiamo raccolto dai suoi ricordi, conditi sempre di ironia e di *humour*, notizie, riscontrabili, di fatti e di personaggi. Agli incontri con Bordiga qualche volta ha preso parte anche Guido Cosenza, secondogenito di Luigi e nostro amico dall'ottobre del 1951, da quando si trasferì dal liceo "Umberto" al liceo "Vittorio Emanuele". Non ci sentiamo, per questi precedenti e per l'antico imperativo del *parce sepultis*, di prendere parte per l'uno o per l'altro. Dagli storici e dagli urbanisti citati da Gerosa ci sembra, però, di potere tranquillamente affermare che il piano di Luigi Cosenza si adattava molto bene ad una città nuova, mentre il piano regolatore del 1939 mostrava qualche modico rispetto per qualcuno dei manufatti migliori dei secoli passati. Comunque per effetto dell'adozione, sia pure stravolta, del piano di costruzione della nuova via marina di Luigi Cosenza scomparivano dalla città qualche piazza e qualche edificio di un certo valore storico di cui offriamo alcuni esempi:



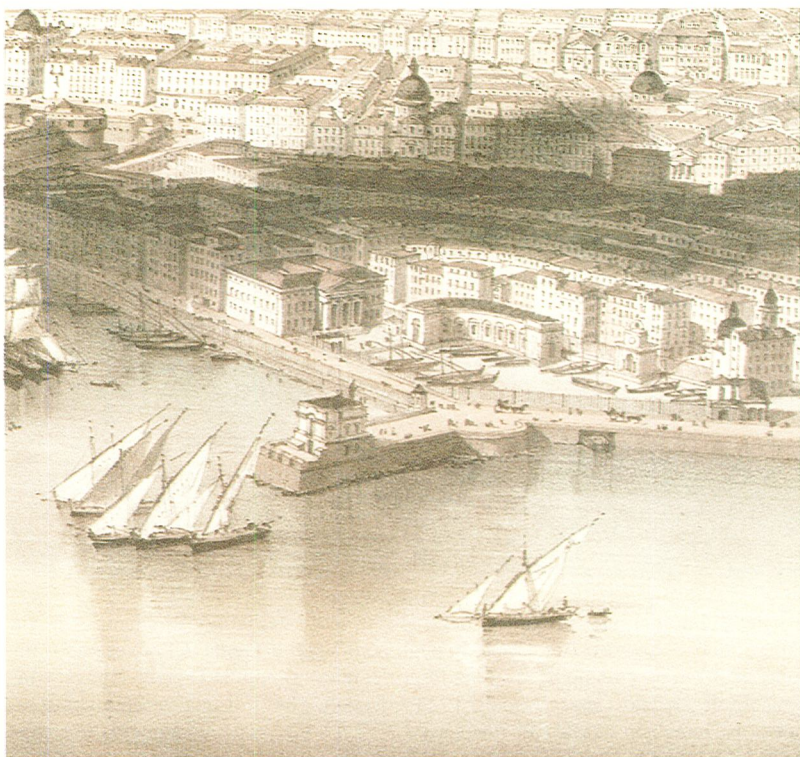
Immagine di piazza della Dogana Vecchia, caserma Zanzur, come si presentava negli anni Trenta del secolo scorso. Fonte: M. Iuliano, *La caserma Zanzur di Napoli. Una dogana vecchia di secoli*, in "Il finanziere", ag.-sett. 1997, p. 53.



La piazza è scomparsa, il vecchio portone d'ingresso è sbarrato, l'accesso alla caserma Zanzur è dalla parte opposta, sulla via Marconi. Fonte: ripresa fotografica di M. Fatica.



Per effetto dei bombardamenti degli alleati, molti dei fabbricati situati nella via Piliero – dove Amadeo Bordiga abitò negli anni Venti e Trenta del novecento – furono ridotti in un cumulo di macerie. In primo piano si nota la Dogana Nuova, rifacimento di Stefano Gasse (Napoli, 1778 – Napoli, 1849) di una vecchia struttura, opera di Domenico Fontana di fine secolo XVI. La via prendeva nome da una cappella intitolata alla Vergine ispanica del Pilar (diversi toponimi di città del mezzogiorno d'Italia, con varianti grafiche, ricordano la Vergine miracolosa). La Dogana Nuova fu disegnata e realizzata dal Gasse tra il 1836 e il 1839. Anche il molo antistante la via si chiamava del Piliero. Oggi non esistono più né la via, né il toponimo. Fonti: M. Venditti, *Gasse, Stefano*, in "Dizionario biografico degli Italiani", vol. LII, Istituto della Enciclopedia italiana, Roma 1999, pp. 516-519. La cartolina, contenente l'immagine di via Piliero, è di proprietà di M. Fatica.



Veduta della via del Piliero (dopo la sistemazione operata da Stefano Gasse), di una sezione del porto grande con il molo dell'Immacolatella Vecchia (la statua della Vergine si nota in alto di spalle) e del porto piccolo, detto Mandracchio. Progressivamente diversi interventi, succedutisi prima e dopo l'unificazione italiana, trasformarono e ampliarono l'edificio dell'Immacolatella Vecchia, disegnato su pianta ottagonale da Domenico Antonio Vaccaro (1681-1750) per ordine di Carlo di Borbone (re di Napoli dal 1734 al 1759) in un edificio a pianta rettangolare. Seguirono le colmate del tratto di mare a oriente ed occidente del molo dell'Immacolatella, lasciando agibile solo il piccolo tratto a mezzogiorno. L'interramento del Mandracchio fu operazione portata a termine all'inizio della seconda guerra mondiale (Gino Doria, *Le strade di Napoli. Saggio di toponomastica storica*, Riccardo Ricciardi, Napoli 1943, *sub voce*).

Lungi da noi la presunzione di ergerci ad arbitri della contesa che oppose Amadeo Bordiga a Luigi Cosenza; ma se possiamo manifestare una impressione, ci sembra che da questa contesa siano usciti vincitori i personaggi che facevano parte della corte dell'armatore Achille Lauro, eletto per la prima volta sindaco di Napoli nel 1952. Questi personaggi, che avevano praticato l'università della strada e non quella degli studi, fiutarono subito gli enormi affari che si potevano realizzare ove fosse stato piegato alle loro esigenze speculatrici il piano della nuova via marina disegnato da Luigi Cosenza. Pertanto, senza andare per le lunghe e attendere decisioni definitive sulla sua esecuzione, si lanciarono nella costruzione di mastodontici, e spesso squallidi, edifici, senza nessuna concessione all'estetica e al decoro della nuova via in particolare e della città in generale. Lo sfregio rimane e appare irreparabile.

MICHELE FATICA

Premessa

Il primo piano regolatore di Napoli del dopoguerra (1946) – in particolare il piano di ricostruzione dei quartieri adiacenti il porto, gravemente colpiti dai bombardamenti – è stato per molti anni al centro di aspre discussioni tra le forze politiche cittadine e ancora oggi, tra gli storici dell'urbanistica napoletana, non vi è unanimità di giudizio sul suo valore¹.

La ricostruzione storica più accreditata delle vicende legate a quel piano, per la competenza tecnica, l'attenzione dedicata agli aspetti economici e politici di esso e per l'ampia documentazione riferita, rimane tuttora lo studio dell'ing. Ferdinando Isabella che, prima di esserne storico, fu un protagonista di quegli avvenimenti, essendo stato uno dei principali estensori del p. r. nella sua qualità di assessore ai Lavori Pubblici ed uno dei suoi più decisi sostenitori, dai banchi del Consiglio comunale di Napoli, nel corso delle vicende che ne contrassegnarono il tortuoso *iter* politico-amministrativo.

Tale ricostruzione è ovviamente ispirata ad una ferma e appassionata difesa del piano (che non fu mai approvato): fortemente voluto dalle prime amministrazioni democratiche succedute al fascismo, esso fu elaborato in pochi mesi da una qualificata commissione di esperti e sostenuto dalle componenti economiche e culturali più vive della città, ansiose non solo di liberare Napoli dalle macerie della guerra, ma di progetta-

¹ "Non esiste al mondo un'altra città – scriveva pochi anni fa Vezio De Lucia – che abbia tanto discusso di piano regolatore e strumenti urbanistici, e che nel frattempo abbia subito un massacro così evidente del suo territorio. Dal dopoguerra al 1972 a Napoli è un susseguirsi di progetti, di delibere, di commissioni che si insediano, di piani regolatori (come quelli del 1945 e del 1958) che arrivano anche alla stretta finale, per finire poi nel nulla. Sono gli stessi anni in cui, mentre si continua a ribadire l'urgenza di sottoporre a controllo l'edilizia napoletana, uno stuolo di speculatori cambia i connotati di buona parte del centro e delle colline di Napoli", V. De Lucia, *Napoli. Cronache urbanistiche 1994-1997*, Milano, Baldini & Castoldi, 1998, p. 55.

re al tempo stesso lo sviluppo avvenire della città. Con questi presupposti – ha sostenuto Isabella – quel piano regolatore sarebbe stato un efficace strumento in tale direzione, se prima gli ostacoli frapposti da gruppi che guardavano ai propri interessi particolari o alla possibilità di spregiudicate operazioni speculative, poi le lungaggini degli organi burocratici dello Stato e infine la rottura della unità delle forze antifasciste non l'avessero affossato, consegnando la città indifesa allo scempio edilizio messo in atto dall'amministrazione guidata da Achille Lauro².

La nostra ricerca, incentrata sulle battaglie urbanistiche di Amadeo Bordiga, porta a rovesciare quella impostazione.

Proprio alle prime amministrazioni antifasciste, con la fallimentare politica urbanistica inaugurata da esse con la liquidazione di fatto del piano regolatore del '39 legalmente in vigore, risalgono le prime responsabilità del dissesto urbanistico di Napoli. I grossi interessi speculativi si svilupparono semmai grazie al vuoto normativo creato da quella improvvida decisione e attorno al piano di ricostruzione, sfruttandone gli errori madornali, non certo contro di esso.

Isabella accenna in un paio di occasioni alla serrata polemica che contrappose il *Collegio degli Ingegneri e degli Architetti di Napoli* ai fautori del piano, citando alcuni articoli scritti da Amadeo Bordiga per il quotidiano "Risorgimento"³, ignorando però gli atti della lunga opposizione svolta da quella associazione e soprattutto il "contributo tecnico", redatto da Amadeo Bordiga in collaborazione con l'ing. Guido Milone, che, in occasione della ripresentazione del piano nel 1950, dopo le severe censure ad esso rivolte dal Consiglio Superiore dei LL. PP., delineava un realistico programma alternativo per risolvere gli angosciosi problemi della città⁴.

Siamo però di fronte a qualcosa di più che a una omissione.

² F. Isabella, *Napoli dall'8 settembre ad Achille Lauro*, Napoli, Guida, 1980. A sottolineare il ruolo preminente da lui svolto nella elaborazione del piano, quello del '46 è stato spesso chiamato "Piano-Isabella", anche in opere recenti, come in: E. Corsi, *Napoli contemporanea. La città dalla guerra al duemila*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1995, p. 4.

³ F. Isabella, *op. cit.*, pp. 126 e 246. Sul giornale "Risorgimento" si veda la nota di P. Salvetti, in *L'altro dopoguerra. Roma e il Sud, 1943-1945*, a cura di N. Gallerano. Prefazione di G. Quazza. Introduzione di E. Forcella, Milano, Franco Angeli, 1985, pp. 493-505.

⁴ *Contributo alla impostazione tecnica dei provvedimenti per la ricostruzione napoletana. Rapporto degli Ingegneri Guido Milone e Amadeo Bordiga*, Napoli, 1950, pp. 67.

Parrebbe quasi, seguendo tale ricostruzione, che il Collegio fosse stato un covo di professionisti politicamente reazionari e irresponsabili, al soldo dei proprietari minacciati di esproprio – come avrebbero dimostrato le esternazioni e la collocazione politica dell'ing. Materazzo⁵ – e, a riguardo di Bordiga, un incauto lettore, memore delle "testimonianze" dei vari Amendola, Maglietta o Sereni, potrebbe trarne la scabrosa conferma che non avesse perso il vizio di *puttaneggiare* in ambienti socialmente reazionari⁶, avendo egli avuta non piccola parte in quel sodalizio di... sabotatori di piani democratici!

⁵ Si veda F. Isabella, *op. cit.*, pp. 126 e 317. Membro del Collegio degli Ingegneri e Architetti, l'ing. Vittorio Materazzo, missino, transfuga nel Partito Monarchico Popolare, fece parte della giunta Lauro in qualità di presidente della Commissione edilizia. Fu consulente, come del resto Bordiga, dell'"Associazione contro la Via Marittima", tra cui – sottolinea un altro storico – "si annoveravano alcuni nomi influenti della borghesia commerciale napoletana (Stingo, Matarce, Battista)", cfr. P. L. Totaro, *Il potere di Lauro. Politica e amministrazione a Napoli 1952-1958*, Salerno, Pietro Laveglia editore, [1990], pp. 52 e 84.

⁶ È noto, tra l'altro, che anche quando Bordiga si presentava ancora come l'esponente di una corrente antileninista del movimento operaio italiano, e napoletano in particolare, egli si era fatta una specialità nel raccogliere attorno a sé, oltre che i piccolo-borghesi *déclassés*, gli elementi più equivoci e più corrotti del *Lumpenproletariat* napoletano. Divenendo una spia ed un agente al servizio del fascismo, questo bandito non ha fatto che seguire l'onorata carriera del *guappo*, del camorrista napoletano, che ama congiungere i lucri della "professione" con quelli del confidente di polizia". Così scriveva Emilio Sereni, in un opuscolo dal titolo: *Napoli*, pubblicato a Parigi nel 1938 nelle edizioni di Cultura Sociale e ripubblicato (non certo per il suo modestissimo valore scientifico) nel 1946 su "Società", n. 7-8, (la citazione è a p. 712). Ministro dei LL. PP. nei governi De Gasperi 1946-1947, Sereni collaborava con Amendola al C.E.I.M. (Centro Economico Iniziative Meridionali), fondato presso l'Unione degli Industriali della provincia di Napoli l'8 luglio 1946, allo scopo di elaborare ricerche integrative della pianificazione urbana (area occidentale, Mostra d'Oltremare, porto, ecc.). Nel volume di A. Peregalli, S. Saggiore, *Amadeo Bordiga. La sconfitta e gli anni oscuri (1926-1945)*, Paderno Dugnano, Colibri, 1998, sono riportati scrupolosamente e pazientemente confutati giudizi di analogo tenore su Bordiga espressi da Amendola, Berti, Longo e dallo stesso Togliatti. Di particolare interesse la nota in cui i due autori fanno rilevare che il saggio di Togliatti, *Antonio Gramsci, capo della classe operaia italiana*, apparso su "Lo Stato Operaio", n. 56, maggio-giugno 1937, contenente frasi di questa fatta: "Bordiga vive oggi tranquillo in Italia come una canaglia trotskista, protetto dalla polizia e dai fascisti, odiato dagli operai come deve essere odiato un traditore", fu fatto ripubblicare dal capo del PCI a Napoli e a Roma nel '44, poi nel '49 a Milano, e infine nel '55 a Firenze. Per parte sua Isabella annovera tra le "forze" che favorirono l'avvento nel 1952 dell'amministrazione monarchico-missina a palazzo San Giacomo: "una certa base di opinioni e di interessi formati intorno a gruppi di tecnici e di proprietari edilizi" ostile ai piani urbanistici per la ricostruzione cittadina, *op. cit.*, p. 304.

La stessa difesa ad oltranza, da parte di Bordiga e del Collegio, del piano regolatore "fascista" del 1939, finisce con l'assumere in un contesto del genere un significato quanto meno equivoco.

Ricostituito nel gennaio del 1946 sulla base di una antica tradizione⁷, il Collegio degli Ingegneri e degli Architetti in Napoli aveva tra gli altri suoi scopi (definizione dei compiti professionali, difesa sindacale, studio delle nuove tecnologie, ecc.) quello precipuo di dare "un contributo di professionalità e di scienza – così recitava il suo statuto – allo studio, alla migliore impostazione ed alla migliore soluzione nell'interesse generale dei problemi che riguardavano la vita della città, della regione e del Paese nei loro molteplici aspetti tecnici, artistici economici e sociali".

Non fu affatto una affiliazione politica, né mirava a sostituirsi agli organi istituzionali preposti ad elaborare e mettere in atto le soluzioni urbanistiche previste per la città. Nemmeno l'intento dichiarato di fare opera "scientifica" presupponeva una condizione di omogeneità di indirizzo tra gli associati, essendo ben possibili soluzioni diverse, tecnicamente comunque valide, di un medesimo problema: la condizione minima richiesta – proprio per affrancare la discussione interna da pregiudiziali di natura ideologica o politica – era che quelle soluzioni fossero discusse e verificate sulla base di dati di partenza obiettivi. Va da sé che l'"apoliticità" del Collegio, condizione esiziale della sua esistenza ed efficienza, non vietava ai suoi membri di utilizzarne i contributi in sedi di altra natura.

A questa impostazione si attenne scrupolosamente Amadeo Bordiga, tanto che, se raffrontati agli scritti di natura politica (dove non tratteneva i suoi sarcasmi e la proverbiale asprezza linguistica contro i *big* della politica dominante, i De Gasperi, i Nenni, i Togliatti), si ha la sensazione, ad una prima lettura dei suoi interventi in materia di urbanistica, di avere a che fare con una specie di Giano bifronte.

⁷ Il "Collegio degli Ingegneri e Architetti in Napoli" era sorto il 21 febbraio 1876, dalla fusione di due associazioni preesistenti: la *Sezione napoletana di Architettura* della *Associazione nazionale italiana degli scienziati, letterati ed artisti*, e la *Associazione di Ingegneri per la mutua istruzione*. Con decreto reale del 31 gennaio 1892, il Collegio era stato dichiarato Ente Morale. Divenuto nel 1921 sezione della *Associazione Nazionale degli Ingegneri e Architetti*, nel '23 fu assorbito, come tutte le associazioni professionali, nel sistema corporativo sindacale fascista.

Ora, per quanto non si trovi nei numerosi articoli, conferenze, mozioni, atti di opposizione, ecc., da lui redatti per conto del Collegio un solo riferimento diretto a personaggi o partiti politici responsabili di quanto accadeva a Napoli, è innegabile che tale opera costituisca una radicale denuncia della disastrosa politica urbanistica napoletana, condotta con grande coraggio civile e competenza tecnica, per molti aspetti *premonitrice* e ben più *tempestiva* di altre che hanno avuto gran risonanza, come le campagne giornalistiche del "Mondo" o dell'"Espresso", o di "Italia Nostra", che presero corpo sul finire degli anni '50, o di altre, di eco più modesta, agitate da qualche professionista prima corresponsabile e poi... pentito.

Stiamo parlando di una massa considerevole di documenti: non c'è praticamente questione urbanistica su cui il Collegio degli Ingegneri non abbia fatto sentire la sua voce, o "fattaccio edilizio" – come li chiamava Bordiga – dal palazzone antistante Piazza Mercato alla "muraglia cinese", dal grattacielo di Via Medina al sacco di Posillipo e della cintura verde che circondava Napoli, rimasto senza una puntuale denuncia⁸.

Dunque in quel periodo della storia di Napoli che è stato definito "il silenzio della ragione", tempestivamente una voce si levò a protestare, subito però soffocata e rimasta sostanzialmente misconosciuta, anche se talvolta succede di imbattersi, nella bibliografia specialistica sull'argomento, in qualche menzione a Bordiga il "Grande Oppositore", senza mai un approfondimento delle sue critiche, o, talvolta, nel recupero sotterraneo di talune di esse, tacendo quel nome imbarazzante⁹.

⁸ Per concessione della "Fondazione Amadeo Bordiga", che ha promosso il presente studio, ho potuto consultare a Formia numerose cartelle dell'archivio privato di Bordiga, in via di catalogazione a cura di Liliana Grilli, che contengono materiale prezioso della sua attività in campo urbanistico: bozze di articoli, documenti solo parzialmente o mai pubblicati a stampa, relazioni e corrispondenze interne del Collegio, ecc. ecc. A sottolineare l'intensità e la continuità di tale lavoro, ho compilato una sintesi cronologica e bibliografica: *Amadeo Bordiga, il Collegio degli Ingegneri e Architetti in Napoli, e l'urbanistica napoletana 1946-1966*, consegnata agli atti del convegno svoltosi all'Università Statale di Milano il 26-27 ottobre 2002: *Scienza e politica in Amadeo Bordiga*, a cui rinviamo il lettore. Qui si fa riferimento al materiale conservato dalla Fondazione con la sigla A.F.A.B.F., (Archivio Fondazione Amadeo Bordiga Formia), seguita dall'intestazione della cartella, data dallo stesso Bordiga.

⁹ L'opera di F. Isabella, oltre ad una cronologia, utile per seguire il complesso intrecciarsi degli avvenimenti politici (nazionali e internazionali) e amministrativi che hanno condizionato la storia urbana napoletana dal 1946 al 1953, contiene anche una bibliografia che da allora è no-

Definirla *protesta* è dire poco: fu una attività assidua, ininterrotta per circa un ventennio, rigorosamente impostata su una conoscenza approfondita della legislazione nazionale, degli atti e delle normative comunali, della storia e dei problemi della città di Napoli che, anche da uno stretto punto di vista urbanistico, a distanza di tanti anni mantiene intatto il suo valore scientifico.

Attività che, va rilevato, non ha ricevuto la dovuta attenzione anche da parte di coloro che di Bordiga hanno condiviso l'opera politica, o che hanno inteso diffonderla o studiarla, come evidenzia il paradosso che tali scritti – gli unici firmati da Bordiga nel secondo dopoguerra – non figurano nella bibliografia bordighiana¹⁰.

tevolmente aumentata. Anche nelle più ampie e sistematiche bibliografie, come quelle di P. A. Allum, *Potere e società a Napoli nel dopoguerra*, Torino Einaudi, 1975, e di R. Papa, *Napoli un secolo di urbanistica*, Università degli Studi di Napoli, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del territorio, 1990, non si fa nessun accenno alle pubblicazioni del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti di Napoli, né tantomeno a scritti di Bordiga. Lo stesso rilievo vale per la bibliografia più ricca e aggiornata di P. Belfiore e B. Gravagnuolo, *Napoli. Architettura e urbanistica del Novecento*, Roma-Bari, Laterza, 1994, pp. 335–363, che comprende anche lo spoglio di numerose riviste specializzate di architettura e urbanistica. Una cronologia dell'urbanistica napoletana, ampia ma estremamente sintetica, si trova in M. Russo, *I piani regolatori di Napoli. Verso uno sviluppo urbano sostenibile*, Napoli, Pironti, 2001. Un repertorio indispensabile è il grosso volume di B. Petrella, *Napoli. Le fonti per un secolo di urbanistica. Esposizione cronologica dei provvedimenti urbanistici realizzati e non realizzati a Napoli dal 1860*, introduzione di C. Beguinot, Università degli Studi di Napoli. Dipartimento di Pianificazione e Scienza del territorio, 1990.

¹⁰ Ad eccezione, per la precisione, del "Contributo" scritto con Milone. Cfr. A. Peregalli e S. Saggiaro, *Amadeo Bordiga 1889-1970. Bibliografia*, Paderno Dugnano, Colibri, 1995, p. 129. L'interesse sui temi di urbanistica è rimasto circoscritto agli articoli pubblicati anonimi da Bordiga sulla stampa di partito, come testimoniano due raccolte: A. Bordiga, *Costruzione e rivoluzione*, Torino, Gruppo della sinistra comunista, 1972, pp. 92 e A. Bordiga, *Drammi gialli e sinistri della moderna decadenza sociale*, Milano, ed. ISKRA, 1978, pp. 176; articoli che rappresentano solo la punta dell'iceberg di lavoro svolto da Bordiga in tale campo. Una attività sostanzialmente ignorata anche dagli studiosi che hanno tratteggiato il profilo biografico di Bordiga, come la scheda di L. Agnello, in *Dizionario biografico degli italiani*, vol. 34, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1988, pp. 487–495; la "biografia" di F. Livorsi, *Amadeo Bordiga. Il pensiero e l'azione politica 1912-1970*, Roma, Editori Riuniti, 1976; ed anche il volumetto: *La passione e l'algebra. Amadeo Bordiga e la scienza della rivoluzione*, Torino, Editing, 1994. Del resto, l'esistenza di un abbondante materiale documentario relativo all'attività professionale di Bordiga e a quella da lui svolta in seno al Collegio degli Ingegneri è stata resa nota al pubblico da Liliana Grilli in occasione della presentazione della "Fondazione A-

Si tratta in effetti di scritti di natura diversa rispetto a quelli "politici", anche a quelli di uguale tema, diversi per impostazione, linguaggio, finalità, destinatari, canali di diffusione, ecc. Molti di essi sono firmati, anche se fu costante premura di Bordiga sottolinearne la matrice collegiale e non meramente individuale – ciò che per altro conferma che lavoro scientifico collettivo e anonimo non sono affatto sinonimi.

A inibire lo studio e la ricerca di quegli scritti (non si dice del materiale inedito, ma delle pubblicazioni specialistiche curate da Bordiga e dei non pochi articoli apparsi firmati sulla stampa quotidiana di allora), certo al di là delle intenzioni dei ricercatori, è stata evidentemente l'icona dominante di un Bordiga tutto militante politico, operante in esclusiva e anonima simbiosi col suo partito, al di fuori della quale la sua personalità non poteva offrire alcun lecito motivo di interesse¹¹.

Il punto è che, per quanto svolta in maniera del tutto indipendente e difforme dal lavoro politico di partito, l'attività in campo urbanistico di Bordiga non si lascia confinare in una dimensione meramente "professionale". Ragionando così non si farebbe che portare acqua al mulino dei suoi detrattori, che lo vorrebbero, a partire dagli anni '30, ritirato a vita privata, a curare i suoi interessi di ingegnere¹².

madeo Bordiga" svoltasi a Formia il 27 maggio 2000, e ancora al convegno milanese a cui si è fatto cenno.

¹¹ È questa, in estrema sintesi, l'immagine di Bordiga custodita dal *Partito Comunista Internazionale* (poi *Internazionale*), costituito nel 1952, di cui Bordiga fu membro fino alla morte, avvenuta nel '70 (cfr. *Amadeo Bordiga: una vita esemplare al servizio della rivoluzione*, "Il programma Comunista", n. 14, 31 luglio 1970). A partire da quella data, che segnò la rottura in seno al vecchio partito col gruppo guidato da Onorato Damen, che continuò a pubblicare "Bataglia Comunista" e la rivista "Prometeo", gli scritti più impegnativi di Bordiga, alcuni successivamente ripubblicati in volume con l'indicazione del loro autore, videro la luce rigorosamente anonimi in forma di relazioni interne all'attività di partito sul nuovo organo quindicinale di esso, "Il programma comunista", diretto da Bruno Maffi. Il modo di considerare Bordiga e la sua opera a cui abbiamo accennato, è compiutamente espresso nel documento: *Amadeo Bordiga, militante rivoluzionario, non pensatore solitario*, pubblicato come supplemento a "Il programma comunista", n. 5, 1996.

¹² Tanto più che anche in questo campo si direbbe abbiano funzionato criteri del tutto analoghi alle famigerate istruzioni impartite da Togliatti su come trattare le "balordaggini bordighiane", in occasione del trentesimo anniversario del PCI ("Rinascita", n. 48, 4 dicembre 1970): a) ignorare l'attività pubblica ventennale svolta da Bordiga in campo urbanistico, negando ad essa ogni valore scientifico, ogni attualità teorica, b) limitarsi al periodo della ricostruzione, e di

Si deve prendere atto che nel secondo dopoguerra Bordiga ha svolto a Napoli, in seno al Collegio degli Ingegneri e Architetti, un'attività pubblica instancabile dal 1946 al 1966, con un impegno personale intenso e crescente, parallela a quella politica svolta nel Partito Comunista Internazionalista, soprattutto dopo la scissione di quel partito in due tronconi, nel 1952.

Una sorta di doppia *militanza*, vissuta senza alcun patema d'animo da Bordiga. Non vi è infatti alcuna contraddizione in tale posizione – ferma restando la natura scientifica e professionale, non politica, del Collegio – a meno di ritenere quel genere di attività incompatibile col comunismo.

Si pensi, per analogia, al rapporto tra partito politico e sindacato, che nessun marxista potrebbe negare, per quanto differenti siano la natura e gli scopi delle due organizzazioni, le rispettive modalità di azione e soprattutto il principio di appartenenza, che nel sindacato è la condizione sociale e professionale di ciascun aderente, non la sua fede politica. Orbene, se non vi è incompatibilità con un'azione volta a conseguire un salario migliore non ve ne può essere alcuna con l'azione volta a contrastare l'incidenza negativa di un complesso di fattori (abitazioni, trasporti, servizi, ecc.) sul salario reale¹³.

Più semplicemente siamo di fronte a una condizione del tutto normale e obbligata per ogni rivoluzionario che non si fermi alla pura e astratta predicazione: quella di immettere il contenuto del sapere di cui è portatore al livello del sociale in cui opera, saggiandone da un lato le possibilità oggettive di efficacia e di consenso, e di trasmettere eventualmen-

questo, accennare solo alla scellerata opposizione svolta contro il piano di ricostruzione: non riportare un solo rigo di quello che Bordiga ha scritto, non citare le sue proposte positive, nemmeno per criticarle; c) presentare quella opposizione come sterile e negativa difesa professionale (quindi a sua volta non disinteressata) degli interessi privati dei proprietari immobiliari; d) sottolineare la connivenza di tale blocco di interessi con l'amministrazione di destra laurina.

¹³ Si tratta, in altre parole, di considerare i processi urbanistici come espressioni dei rapporti di forza tra le diverse classi sociali che, appropriandosi dello spazio fisico, entrano in conflitto tra loro per difendere i propri interessi e rafforzare il proprio potere (cfr. per questa impostazione, A. Belli, *Il ruolo delle trasformazioni e delle politiche territoriali a Napoli nel dopoguerra*, in AA.VV. *Politiche territoriali e città meridionale*, Milano, Franco Angeli, 1980, pp. 7–24). Naturalmente questa prospettiva, più ampia, non sostituisce il conflitto fondamentale tra capitale e lavoro.

te dall'altro tale esperienza al partito, da cui ritorna, potenziata dalla elaborazione collettiva dei suoi membri, al singolo militante.

Occorre riconoscere che a una tale funzione non poteva certo rispondere il P. C. Int., deciso a rivendicare del partito rivoluzionario di classe *formalmente* tutte le funzioni e i campi di azione, ma impedito dalla esiguità delle sue forze a poter svolgerne efficacemente alcuna. Anziché in maniera circolare quella relazione funzionò a senso unico.

La conclusione del conflitto mondiale non aveva infatti aperto prospettive favorevoli per il piccolo partito rivoluzionario costituito a Milano nel 1943, che si richiamava alla tradizione della sinistra comunista italiana di anteguerra, e col quale Bordiga aveva preso contatto nella primavera del 1944. Politicamente preferì mantenersi in disparte – cosa a cui non credeva persino il suo acerrimo nemico Palmiro Togliatti¹⁴ – e pur collaborando regolarmente alla stampa di esso a partire dal 1946, è noto che Bordiga non intervenne ai congressi né partecipò attivamente al lavoro di direzione di quel partito¹⁵. Egli riteneva che fosse indispensabile anzitutto tracciare un bilancio della sconfitta subita dal movimento operaio con la rovina della Terza Internazionale e l'insorgere dello stalinismo, non tanto per salvare dal disastro spezzoni gloriosi di quella tradizione, ma per riaffermare la validità permanente del metodo e della dottrina marxista che, solo dimostrando di saper dare spiegazione di quel processo degenerativo, e di essere la sola in grado di poterlo fare fino in fondo, come degli altri fenomeni del mondo contemporaneo che

¹⁴ Al suo rientro in Italia, la sera del 27 marzo 1944, Togliatti chiese subito: "E Bordiga, che cosa fa Bordiga?". "Niente" gli fu risposto. "Non è possibile, cercate di capire". Togliatti disse ancora: "Eppure con questo abbiamo un conto aperto e dobbiamo chiuderlo". Cfr. S. Cacciapuoti, *Storia di un operaio napoletano*, Roma, Editori Riuniti, 1972, p. 130 e M. Valenzi, *C'è Togliatti!*, Palermo Sellerio, 1995, p. 19.

¹⁵ Sulla posizione politica di Bordiga in questi anni, oltre alla monografia di Livorsi e al volume di Peregalli e Saggio, *Amadeo Bordiga. La sconfitta e gli anni oscuri (1926-1945)*, già citati, si veda essenzialmente: A. Peregalli, *L'altra resistenza. Il PCI e le opposizioni di sinistra 1943-1945*, Genova, Graphos, 1991; J. Camatte, *La Sinistra Comunista d'Italia e il Partito Comunista Internazionale*, in J. Camatte, *Verso la comunità umana*, Milano, Jaca Book, 1978; *La Sinistra Comunista italiana 1927-1952*, [Napoli], Corrente Comunista Internazionale, 1984. Oltre all'elenco degli scritti, la "Bibliografia" di Peregalli e Saggio contiene una utilissima sezione dedicata ai "libri, articoli e studi su Amadeo Bordiga o contenenti riferimenti alla sua figura e alla sua attività".

parevano smentirla, avrebbe potuto servire ancora da guida alle future generazioni. "La persuasione, la propaganda, il proselitismo – scrisse lapidario – vengono dopo"¹⁶.

Nel dispiegamento di questo programma la critica dell'urbanistica moderna e l'osservazione della sua dinamica reale hanno avuto un ruolo rilevante, tutt'altro che marginale – lo diremmo analogo a quello svolto dalla critica dell'economia politica nel comunismo di Marx.

I fenomeni osservati da Bordiga a Napoli: la ricostruzione caotica prima e la sfrenata e abnorme crescita edilizia nel secondo dopoguerra, non sono stati che la manifestazione di una gigantesca operazione di prelievo di rendita fondiaria di tipo urbano, che mezzo secolo fa si estese per la prima volta a tutto il territorio nazionale.

Certo, l'accaparramento dei suoli e gli altri fenomeni legati alla rendita urbana erano da sempre esistiti, ma con la fine dell'Ottocento in Italia erano limitati alle aree delle grandi città (Firenze, Roma e la stessa Napoli), connessi con le grandi opere di "risanamento". Ebbero poi un forte sviluppo nel periodo giolittiano con la politica dei lavori pubblici, e continuarono durante il fascismo con grosse operazioni finanziarie nei centri urbani, specie ad opera dei potenti istituti assicurativi e bancari. Con la fine della seconda guerra mondiale si ebbe dovunque un intenso sviluppo edilizio, determinato da una spinta speculativa – di portata difficilmente calcolabile – che non solo ha mutato il volto delle città, piccole e grandi, compromettendone la struttura, la vivibilità e l'equilibrio col territorio, ma si è estesa a macchia d'olio anche alle aree scarsamente interessate dallo sviluppo economico e demografico¹⁷.

A Napoli, in un tessuto urbano di antica origine preindustriale, già ultra addensato e in gran parte malsano¹⁸, l'irrompere delle febbre edilizia

¹⁶ [A. Bordiga], *Tracciato d'impostazione*, "Prometeo", serie I, n. 1, luglio 1946.

¹⁷ Cfr. L. Bortolotti, *Storia della politica edilizia in Italia*, Roma, Editori Riuniti, 1978. Più analiticamente i molteplici aspetti di questo processo nel secondo dopoguerra sono esaminati nei saggi raccolti in: *Lo spreco edilizio*, a cura di F. Indovina, Venezia-Padova, Marsilio, 1972. Per un bilancio complessivo si veda: V. De Lucia, *Se questa è una città*. Prefazione di A. Cederna, Roma, Editori Riuniti, 1992, 2a edizione rivista e accresciuta, in particolare i primi due capitoli che trattano del periodo della ricostruzione.

¹⁸ Cfr. A. Caracciolo, *La città moderna e contemporanea*, Napoli. Guida, 1982, p. 12. Il fenomeno dell'urbanesimo ha preceduto il capitalismo, né la connessione, sottolineata da Marx ed

postbellica, non conseguente a processi di industrializzazione ma semmai sostitutiva di una industrializzazione strozzata, assunse rapidamente caratteri distruttivi e incontrollabili, in un ambiente di dilagante illegalità.

Bordiga studiò attentamente questo processo e il corposo intreccio di interessi che attorno ad esso si andava intessendo, dalla politica economica dei vari governi volta ad incentivare la proprietà della casa, anche per i ceti medi e popolari, in funzione della stabilità e del controllo sociale, soprattutto nel Mezzogiorno, dando vita a un solido blocco urbano edilizio, all'arruolamento del ceto tecnico e professionale che docilmente si prestava ad un'opera di mascheramento ideologico dei problemi sociali in problemi tecnico-amministrativi.

Se vedremo Bordiga ripetutamente denunciare la deleteria infrazione di leggi e di vincoli che la stessa cultura urbanistica borghese si era imposta e mostrava di volersi dare – denunce a cui si rispose con un "muro di cemento", in senso non solo figurato – la sua "protesta" non rimase chiusa in un moralismo legalitario fine a se stesso, tipo quello dei censori di *tangentopolis*.

L'intreccio affari-politica non era per lui un fenomeno patologico, da estirpare in un corpo sano, ma la natura stessa della classe borghese che veniva allo scoperto, indifferente alle sue stesse convenzioni ideologiche, rinsaldando il suo potere in maniera più brutale e aggressiva.

Di quella sua attività in campo urbanistico Bordiga naturalmente non mancò di mostrare il punto di contatto con la teoria marxista.

Anche da questo lato, edificando in maniera insensata e a dispetto di ogni razionale pianificazione e di bisogni reali, compromettendo in maniera irreparabile l'equilibrio della specie umana con la natura, il modo di produrre capitalistico rivelava il suo volto inumano, sperequato, distruttivo.

Mai la "Wohnungsfrage" avrebbe potuto trovare soluzione nel quadro del sistema economico e sociale capitalistico, aveva predetto Friedrich Engels un secolo addietro. Il valore dell'opera di Bordiga sta nel non essersi fermato a questa constatazione.

Engels, tra l'industrializzazione e la concentrazione urbana, che ha determinato le forme tipiche della moderna città capitalistica, va intesa in senso locale e meccanico.

Sarebbe limitativo e improprio parlare in questo contesto di "restauro" della dottrina marxista, se non altro perchè, nonostante accenni non trascurabili alla "questione urbana" siano rintracciabili nelle opere engelsiane *Die Lage der arbeitenden Klasse in England* (1845) e *Zur Wohnungsfrage* (1872), od anche in alcune pagine della *Deutsche Ideologie* (1845), non siamo certo in presenza di una teoria organica ed esauritiva su questo tema¹⁹.

In secondo luogo perché, nonostante la *conferma* della necessità di infrangere il sistema capitalistico borghese, con un *salto* rivoluzionario – che comunque potrebbe fornire le premesse, "le condizioni sociali necessarie" in vista di un razionale insediamento degli umani sul pianeta, non le soluzioni tecniche – l'originalità del lavoro di Bordiga sta nell'aver saputo mantenersi equamente distante da una rigidità politico-programmatica, indifferente ai processi urbani capitalistici in corso, come da ogni forma di utopismo riformatore, impegnato a disegnare nuove strutture ideali di convivenza e/o a tamponare gli inconvenienti delle città attuali²⁰.

In terzo luogo va rilevata la profonda incidenza che l'esperienza maturata in campo urbanistico ha avuto sulla stessa riproposizione del mar-

¹⁹ Per una esposizione chiara delle teorie di Engels e di Marx rinviamo a R. Garavini, *Verso quale città? Economia e urbanesimo del capitale maturo*, Roma, Officina Edizioni, 1979 e a H. Lefebvre, *La pensée marxiste et la ville*, Casterman, 1972 (trad. it. Milano, Mazzotta, 1973). Prevalentemente incentrato sull'interpretazione di alcuni passi del "Capitale" di Marx è lo studio di J. Lojkine: *Le marxisme, l'état et la question urbaine*, Paris, P.U.F., 1977 (trad. it. Milano, Angeli, 1981), a cui accenniamo di seguito.

²⁰ Una divaricazione che secondo L. Benevolo (*Le origini dell'urbanistica moderna*, Bari, Laterza, 1981, premessa e p. 145) avrebbe segnato il distacco fra l'esperienza urbanistica e la sinistra politica europea a partire dal 1848. Il primo atteggiamento, che l'autore fa risalire al *Manifesto* di Marx ed Engels, ripudiando ogni riforma parziale realizzabile nell'ambito del sistema capitalistico, avrebbe fatto saltare ogni connessione tra istanze politiche e urbanistiche, che il precedente socialismo utopistico aveva cercato in un modo o nell'altro di mantenere. Il secondo atteggiamento, erede dei tentativi degli Owen, Saint-Simon, Fourier, Cabet, Godin, che non si limitavano a descrivere la *città ideale* come Moro, Campanella o Bacone, ma s'impegnavano a metterla in pratica, è quello che cerca di risolvere i singoli inconvenienti (igiene, trasporti, caro alloggi, ecc.) del fenomeno urbano, senza tener conto delle loro connessioni e senza una visione politica globale del problema, configurandosi sempre più come pura tecnica al servizio del potere costituito (bonapartismo in Francia, gruppo *tories* innovatori in Inghilterra, imperialismo bismarckiano in Germania).

xismo, in particolare dell'opera economica di Marx, approfondita da Bordiga nel secondo dopoguerra e su alcune notissime sue prese di posizione politica.

Basterà qui far notare che gli articoli apparsi nel '47 su "Risorgimento" e quelli su "Il Giornale d'Italia" nel '50 e '51, si collocano a cavallo del saggio "Proprietà e Capitale", apparso a puntate a partire dal giugno del 1948 sulla rivista "Prometeo" – uno degli scritti più importanti di Bordiga del dopoguerra, anche se rimasto incompleto²¹ – del quale forniscono, per più di un aspetto, essenziali integrazioni.

Con ciò non si vuole alludere solo al tema della proprietà urbana, ma alle definizioni più profonde del saggio, sulla natura delle classi sociali e sui caratteri nuovi della moderna classe imprenditrice, non più riferita alla "proprietà" ma alla sua collocazione nella dinamica che s'innescava attorno al capitale di Stato – ciò che avrà una funzione chiave nella definizione bordighiana della natura economica e sociale dell'URSS.

È noto come tale problema abbia spaccato il movimento operaio internazionale, già all'indomani della rivoluzione d'ottobre e soprattutto a partire dalla proclamazione della costruzione del socialismo in un solo paese, che segnò in Russia l'avvento al potere di Stalin. Bordiga non è stato né il primo né il solo a diagnosticare la natura capitalistica di quel sistema; del tutto peculiare è stato il modo con cui egli pervenne a tale conclusione: analizzando in particolare, oltre alla politica industriale e agraria come già avevano fatto altri studiosi, l'industria delle costruzioni, e la programmazione urbanistica sovietica, a cui è dedicata la parte finale di *Struttura economica e sociale della Russia d'oggi*²².

²¹ A. Bordiga, *Proprietà e capitale*, Milano, Iskra, 1980. Questa edizione riordina bene i testi – capitoli, note e anticipazioni delle parti non pubblicate – apparsi sulla rivista, senza nulla omettere. L'importanza di questo saggio è stata sottolineata nello studio di Lilliana Grilli: *Oltre il "mito dell'URSS": Il capitale come "forza sociale" e l'abolizione del valore* (si veda, in particolare, p. 335, nota 50), in *Amadeo Bordiga nella storia del comunismo*, a cura di L. Cortesi, E.S.I., Napoli, 1999, pp. 303–354.

²² [A. Bordiga], *Struttura economica e sociale della Russia d'oggi*, Milano, Edizioni Il programma comunista, 1976. Bordiga definì in quest'opera la struttura dell'industria edile in URSS la "prova di Wassermann" della sifilide capitalistica che aveva colpito la Russia postrivoluzionaria. Fondamentale, per comprendere il giudizio di Bordiga sull'URSS, nella sua articolazione e nel quadro del suo pensiero complessivo, rimane la ricostruzione di L. Grilli, *Amadeo Bordi-*

A proposito delle conclusioni bordighiane, Giancarlo Tacchi ha scritto che l'Italia, dove con le partecipazioni statali si era avuta la forma compiuta della borghesia di Stato, aveva costituito il miglior punto di osservazione occidentale per esaminare la nuova *razza padrona* che dominava nella Russia sovietica²³.

L'affermazione di Tacchi va accolta anzitutto per l'aspetto che non fa discendere la critica bordighiana dalla natura totalitaria di quel sistema, dalle giravolte della politica imperialistica del governo sovietico (patto "Hitler-Stalin", alleanza con le democrazie occidentali), e nemmeno soltanto da quella di principio dei presunti caratteri socialisti dell'economia russa alla luce della dottrina marxista, ma dall'analisi delle caratteristiche strutturali dell'economia sovietica, *filtrata* attraverso l'osservazione della realtà italiana. Va però ulteriormente precisata, individuando quel punto di osservazione "privilegiato" nei processi urbanistici del dopoguerra, a Napoli soprattutto, dove nelle disperate condizioni della città, Bordiga assistette da vicino al formarsi di una nuova imprenditoria direttamente dipendente dai flussi di denaro statali.

* * *

ga: capitalismo sovietico e comunismo, Milano, La Pietra, 1982. Un panorama delle diverse interpretazioni (sinistra tedesca, socialisti e anarchici, opposizione russa, trotskisti, ecc.) dell'"enigma russo" è offerto dal volume di R. Tacchinardi, A. Peregalli, *L'URSS e i teorici del capitalismo di stato*, Manduria-Bari-Roma, P. Lacaia editore, 1990, il cui l'ultimo capitolo è dedicato allo sviluppo del pensiero bordighiano su tale tema. Va pure ricordato che fu quella la questione centrale su cui avvenne nel '52 la spaccatura del P.C. Int. a cui abbiamo accennato, paradossalmente esplosa in occasione della diffusione di un appello del partito, che aveva lo scopo di aggregare – su una base teorica omogenea – i gruppi internazionali della sinistra. A giudizio di Bordiga il problema non era né poteva essere risolto con una *formula*, "capitalismo di Stato" o altra, frettolosamente ricavata dai sacri testi di Engels o di Lenin, ma richiedeva un'analisi degli aspetti nuovi che quella realtà presentava: "Ti sarà noto – scriveva *Alfa* (Bordiga) ad *Onorio* (Damen) – che penso che su tale punto si può e deve dire poco e con circospezione. È una elaborazione compiuta dal movimento in un lungo periodo, un dato nuovo della storia, il primo caso di rivoluzione che si rincartoccia in sé e sparisce; io do il contributo che posso e non credo che vi sia il sommo sacerdote che aperto il Talmud al versetto così e così risponda così e così". Cfr. O. Damen, *Amadeo Bordiga. Validità e limiti d'una esperienza*, Milano, EPI, 1977, 2° edizione, p. 46.

²³ G. Tacchi, *Da Stalin a Gorbačëv. Classi sociali e Stato nella Russia sovietica*, Genova, Graphos, 1999, p. 88.

Un'ultima considerazione generale, a chiarimento del titolo apposto alla presente ricerca: "l'ingegnere fuori uso", che non vorremmo suonasse come una invenzione fantasiosa, da noi escogitata ad arte.

Volendo trarre un bilancio delle battaglie urbanistiche di Bordiga dal punto di vista della ben scarsa influenza che riuscirono ad esercitare, sia nella classe politica partenopea che tra i suoi stessi colleghi (la sua "carriera" di urbanista si concluse con una secca censura da parte dell'Ordine degli Ingegneri di Napoli!), se ne potrebbe concludere che a farvi da ostacolo, in ultima istanza, sia stata la via del *minoritarismo* politico, da lui imboccata nel secondo dopoguerra.

A causa di quella sua collocazione, che gli avrebbe impedito di spingersi oltre il livello meramente tecnico delle problematiche urbanistiche, per non trovarsi costretto a inopinabili scelte di campo nell'agone politico (dove vengono prese le decisioni di politica urbana), Bordiga si sarebbe precluso ogni incisività, ponendosi per così dire da sé "fuori gioco".

Tesi questa, che paradossalmente potrebbe accontentare un pò tutti: da chi vi trova la conferma di una coerente milizia rivoluzionaria, rassegnato o indifferente agli insuccessi pratici, a chi vi ravvisa la dimostrazione della sterilità di una siffatta posizione – tesi che però non regge ad una più attenta considerazione delle circostanze e dei fatti.

I rapporti che Bordiga ebbe, dalla fine della guerra fino al 1952, con il P.C.Int., non erano gran che diversi da quelli avuti con il Comitato di Intesa nel 1925, all'epoca della cosiddetta bolscevizzazione dei partiti comunisti, e poi con la frazione di sinistra degli emigrati all'estero. Non poteva certo dissociarsi dalle iniziative dei suoi compagni, che invocavano con insistenza il suo insostituibile apporto, tuttavia non si sentiva da esse vincolato, avendo del partito e dei compiti che questo avrebbe dovuto affrontare una visione più complessa e di più lungo respiro (di cui abbiamo già indicato l'asse portante), assai poco coincidente con la costituzione formale di un apparato partitico. Questo traspare chiaramente dagli scritti di Bordiga apparsi su "Prometeo" e su "Battaglia Comunista" fin dall'inizio, senza attendere la rottura del 1952.

Non vi è dunque motivo di considerare l'impostazione strettamente tecnica che Bordiga volle dare alla sua attività urbanistica come una sorta di preventiva autolimitazione.

Al contrario, soggettivamente, esso ha avuto tutto il sapore di una sfida, con cui, affrontando situazioni e processi reali con metodo e su basi scientifiche (di tipo matematico, statistico, ecc.), proprio da quella posizione difficile, ma su un terreno a lui congeniale quanto ostico ai suoi avversari, Bordiga intese affermare orgogliosamente il proprio valore intellettuale, non solo contro la nuova genia di "padri coscritti", che egli considerava dei *parvenus* della politica, inetti e sprovveduti, rendendo loro la pariglia di ignorarne nome e nomea, ma anche – aspetto che risulta chiaro se si considera l'intreccio tra l'analisi urbanistica e la polemica sulla natura economico-sociale dell'URSS – contro i corifei del partito *malgré tout*, propensi a suo giudizio a supplire con organigrammi organizzativi e fragili formule di propaganda una sostanziale povertà di analisi teorica.

Il ritorno alla "politica" di Bordiga avvenne sotto la spinta di molteplici fattori, tra i quali crediamo, invertendo l'ipotesi sopra accennata, vada inserita anche quella sua attività, che non poteva che condurlo ad una collocazione minoritaria, senza possibilità di alternative.

Quella esperienza costrinse Bordiga a toccare con mano una situazione generale quanto mai impermeabile persino a misure di "buon governo", e agì certamente da coadiuvante in quella decisione.

Da questo punto di vista, il suo "stoicismo minoritario" (la definizione è di Luigi Cortesi) non appare più come il precipitato della sua trascorsa esperienza politica o, peggio, come il frutto di un *dramma psicopolitico* che lo votava all'isolamento²⁴. È stato al contrario il riflesso di una coraggiosa, quotidiana battaglia in cui fu inevitabile constatare, su un terreno quanto mai adatto a fungere da cartina di tornasole per verificare ideologie, programmi e volontà politiche – non c'è aspetto della *questione urbana*, per quanto settoriale essa sia, che non rinvii ai mec-

²⁴ Un Bordiga discontinuo, recalcitrante alle attività di partito e alle sue regole, non disposto ad assumersi le proprie responsabilità, un Bordiga ombra, anzi vittima di se stesso, "di un dramma psicopolitico che ha come sua componente la paura, anche e soprattutto fisica, di una rottura con quel passato di esperienza nella quale egli aveva costruito con la sua coscienza, prima ancora che con la sua intelligenza e creatività, il capolavoro della sua vita politica degli anni venti così intensamente vissuta". Questo il ritratto della personalità di Bordiga tratteggiato da O. Damen, *op. cit.*, p. 25.

canismi strutturali del sistema capitalistico e dunque a scelte politiche complessive – tanto lo strapotere del blocco di forze dominanti quanto la sostanziale impotenza dei cosiddetti partiti di opposizione a definire soluzioni alternative o *reformiste* ai processi di ricostituzione neocapitalistica in corso.

D'altro canto, la costante premura di Bordiga di intervenire sul terreno urbanistico in maniera rigorosamente tecnica e sempre a nome del Collegio Ingegneri, per non offrire il fianco ad attacchi sul piano personale e politico, fu subito vanificata.

Nel contesto della politica napoletana il "Piano della Via Marittima" (ampliamento del porto e apertura di una grande via di traffico nell'area a mare dei quartieri Porto Mercato e Pendino ricostruiti *ex novo*) divenne il cavallo di battaglia del Partito Comunista Italiano²⁵. In quel progetto, con le motivazioni che la sorreggevano (lotta contro la rendita parasitaria, sostegno ai gruppi imprenditoriali e commerciali più dinamici, consenso dei tecnici e degli intellettuali, occupazione operaia, ecc.), il quotidiano comunista partenopeo "La Voce" finì coll'identificare l'"occasione storica" del riscatto di Napoli e del Mezzogiorno da uno stato di secolare arretratezza, con l'inserimento a pieno titolo delle energie economiche e sociali meridionali nel processo di rinascita e di rinnovamento della società italiana.

Nel corso della polemica senza esclusione di colpi contro i critici del piano (si evitò di fare nomi per non regalare loro pubblicità) il nome di Bordiga fu risparmiato. Solo nella fase più acuta Mario Alicata, che dirigeva la "Voce", accennò agli articoli da lui firmati sulla stampa quoti-

²⁵ Nella elaborazione di esso in concorso con le altre forze politiche e poi, nel sostenerlo a spada tratta, quasi solo, dai banche dell'opposizione, il PCI espresse con quel piano a livello locale il nuovo modo di fare politica che avrebbe caratterizzato il partito togliattiano: "Il PCI costruisce la propria immagine di "partito di governo" [...] partendo soprattutto dalle amministrazioni locali; proponendosi quindi come strumento politico capace di organizzare ed esprimere gli interessi complessivi di una comunità, di programmare e attuarne il progresso, lo sviluppo", M. Fabbri, *Le ideologie degli urbanisti nel dopoguerra*, Bari, De Donato, 1975, pp. 10-11. Si veda, più in generale sulla politica economica del PCI nel periodo della ricostruzione, la prima parte dell'antologia di scritti e documenti curata da L. Barca, F. Botta e A. Zevi, *I comunisti e l'economia italiana 1944-1974*, Bari, De Donato, 1975.

diana napoletana, definendolo un vecchio "arnese fuori uso"²⁶. Non si alludeva, evidentemente, alla sua trentennale esperienza professionale: all'ingegnere non si perdonava il suo passato politico.

Con la vicenda della Via Marittima, Bordiga, dopo anni di silenzio era uscito per la prima volta allo scoperto con nome e cognome, pur senza la minima intenzione di salire sul palco della "politica ufficiale" che profondamente detestava, mettendosi di traverso alla politica inaugurata da Palmiro Togliatti proprio a Napoli col famoso discorso al cinema Modernissimo.

Per il PCI, al vecchio contenzioso venne così ad aggiungersi una nuova "provocazione", ben più pericolosa e intollerabile in quella delicata fase storica degli antichi dissidi nel Partito Comunista d'Italia e nell'Internazionale Comunista, culminati nella sua espulsione nel 1930. Per Togliatti e i suoi era giunto il momento di "saldare il conto": non solo nel "partito nuovo" che si voleva costruire non c'era posto per vecchi arnesi tipo Bordiga; la lotta contro il "bordighismo" ne costituiva a tal punto una premessa essenziale, che persino la storia delle origini del "vecchio" partito andava scritta senza il suo nome²⁷.

²⁶ M. Alicata, *Via Marittima Via della Provvidenza*, "La Voce", n. 281, 27 novembre 1947. Si può percepire nel giudizio sprezzante di Alicata il medesimo sentimento che Togliatti nutriva per l'"iguanodonte" Bordiga: "L'odio per Bordiga ed il timore ch'egli volesse tornare sulla scena politica affiorarono volta a volta negli anni seguenti nell'animo di Togliatti – ha testimoniato il segretario di allora del *leader* del PCI – assieme a un malcelato disprezzo, o piuttosto dispetto, per l'uomo che aveva brillanti qualità intellettuali...", I. De Feo, *3 anni con Togliatti*, Milano, Mursia, 1971, p. 99.

²⁷ Cfr. E. Sereni, *Il Mezzogiorno all'opposizione. Dal taccuino di un Ministro in congedo*, Torino, Einaudi, 1948. Sull'atteggiamento del PCI verso Bordiga negli anni '50 si veda L. Cortesi, *La formazione del partito, la storiografia togliattiana e l'attualità di A. Tasca*, in L. Cortesi, *Le origini del PCI. Studi e interventi sulla storia del comunismo in Italia*, Milano, Franco Angeli, 1999, pp. 317-358. Testo originariamente apparso come introduzione al volume di A. Tasca, *I primi dieci anni del PCI*, Bari, Laterza, 1971. Più utile forse delle numerose storie ufficiali, per comprendere che cosa è stato il PCI all'indomani della guerra fino alla morte di Stalin, il volume di G.C. Marino, *Autoritratto del PCI staliniano 1946-1963*, Roma, Editori Riuniti, 1991.

I

I cento bombardamenti di Napoli

Quando nel 1945 gli urbanisti impostarono lo studio del piano regolatore di Napoli avevano davanti a sé una città in ginocchio, colpita nei quarantasette mesi di guerra da oltre cento bombardamenti aerei e centinaia di incursioni con effetti distruttivi.

Le prime bombe cadute sulla città furono sganciate nella notte del 31 ottobre 1940 da bombardieri inglesi che, nelle numerose incursioni notturne del '41, sorvolarono per ore la città alla ricerca degli obiettivi da colpire: la rete ferroviaria, il porto – Napoli costituiva la principale testa di ponte per l'invio dei rifornimenti nel Nord Africa – i depositi di carburanti e di munizioni.

Dopo la dichiarazione di guerra agli Stati Uniti (11 dicembre 1941) cominciarono i violenti bombardamenti diurni del 1942, col chiaro scopo, oltre che colpire gli obiettivi militari, di terrorizzare la popolazione civile.

Il 1943 fu l'anno dei bombardamenti più estesi e devastanti su numerose città italiane. Napoli ebbe in quell'anno, fino all'8 settembre, 181 attacchi aerei. Sganciate da oltre sei mila metri di quota, bombe da mille, ottomila libbre piovevano su tutti i quartieri della città, provocando enormi distruzioni e migliaia di morti.

Le distruzioni investirono tutte le strutture cittadine: la rete telefonica fu bloccata per la distruzione delle centrali, distrutte la rete idrica e quella fognaria, il gasometro e la centrale elettrica, distrutto per il 65% il materiale delle ferrovie e delle tramvie secondarie extraurbane; distrutti

i depositi tranviari cittadini e resi inutilizzabili 600 veicoli dell'ATAN su 800¹.

I bombardamenti si estesero progressivamente dal porto all'abitato e alla periferia, per distruggere gli insediamenti industriali. A metà giugno fu pesantemente colpita l'Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco, il 17 luglio tutta la zona industriale di Napoli fu sottoposta ad un bombardamento a tappeto terrificante, alla fine di agosto fu la volta di Bagnoli e della zona industriale occidentale.

All'indomani dell'armistizio di Cassibile iniziò da parte dei tedeschi in ritirata il sabotaggio di quanto rimaneva degli impianti industriali della zona occidentale: furono devastate l'ILVA di Bagnoli, l'Ansaldo di Pozzuoli, il silurificio di Baia. Gravissimi danni subirono le Ferriere del Vesuvio di Torre Annunziata, i Cantieri metallurgici, la Navalmeccanica di Castellamare di Stabia, le vetrerie di Barra, i mulini di Torre Annunziata².

In termini monetari, il danno complessivo per tutta la provincia di Napoli fu quantificato dai primi rilievi statistici, assumendo come base il valore di inventario degli stabilimenti al 31.12.1939, in 1.609.371.000 di lire, di cui 137.945.000 (8,6%) relativo ai fabbricati, 264.794.000 (16,4%) agli impianti (macchine, motori, attrezzature) e il restante 75% (1.206.632.000) in materie prime e ausiliarie, semilavorati e prodotti finiti.

In termini forse più espressivi, questi stessi valori costituivano rispettivamente il 41,6%, 38,0% e 87,6% dei danni subiti dagli stabilimenti censiti al 15 settembre 1944, per una incidenza complessiva pari al 66,9% del loro valore di anteguerra³.

¹ Cfr. A. Stefanile, *I cento bombardamenti di Napoli. I giorni delle Am-lire*, Napoli, Alberto Marotta Editore, 1968.

² Cfr. *La situazione industriale del Mezzogiorno, convegno degli industriali del Mezzogiorno, Napoli 13-14-15 ottobre 1944*. La relazione è riprodotta in: B. Bottiglieri, V. Castronovo, I. Cipolletta, G. De Rita, *L'Italia della ricostruzione*, introduzione di L. Abete, Roma, SIPI, 1994, pp. 455-464.

³ Commissione Alleata e Presidenza del Consiglio dei Ministri, ISTAT, *Censimenti ed indagini per la ricostruzione nazionale eseguiti nel settembre 1944. Dati provvisori*, Roma, 1945. Gli stessi dati che abbiamo riferito sono riportati nel volume: AA.VV., *Napoli 1945-55. Dalle rovine del '45 alla realtà del '55. Documentario della ricostruzione di Napoli* [Napoli, 1955], e si leggono, rielaborati, nella appendice statistica al saggio di R. Padovani, *Le scelte della ricostruzione nel Sud d'Italia*, in: *La cultura economica nel periodo della ricostruzione*, a cura di G. Mori, Bologna, Il Mulino, 1980, pp. 169-265. La proposta al Governo italiano di svolgere una serie di

Non meno rilevante fu il danno di guerra nelle zone agricole della provincia, dove si calcolò una superficie produttiva non utilizzata pari a 15.858 ettari, 2.248.095 piante distrutte e 663.889 gravemente danneggiate, 53.667 fabbricati rurali inutilizzabili e una consistente diminuzione del patrimonio zootecnico (calcolata in 28.691 capi).

I continui bombardamenti sul porto, pur avendo provocato danni enormi, non ne avevano pregiudicato una pur ridotta funzionalità: devastante fu l'opera dei guastatori tedeschi, con la distruzione sistematica delle banchine e delle strutture funzionali (depositi, silos granari, magazzini frigoriferi, officine, bacini di carenaggio, stazioni e impianti ferroviari, gru ed elevatori meccanici, ecc.).

Tutte le fonti, anche quelle basate su rilievi successivi, testimoniamo la disastrosa situazione del porto: distrutte o gravemente danneggiate ml. 10.190 di banchine di approdo e le dighe foranee Duca degli Abruzzi, Duca d'Aosta e Thaon de Revel (73,49% della consistenza prebellica); tutti gli edifici portuali (mc. 633.610); ml. 8.350 di binari ferroviari (26,40%); tutte le apparecchiature meccaniche: 57 gru, 4 elevatori per carbone, 12 passerelle mobili, 4 nastri trasportatori. Rendevano infine impraticabile il porto i relitti di 194 scafi grandi, medi e piccoli affondati, pari a 162.000 tonnellate di stazza⁴.

Gli alleati, nella urgente necessità di utilizzare il porto come base per le operazioni militari, fecero eseguire tutta una serie di riparazioni e sistemazioni provvisorie, colmando le voragini prodotte dalle mine con materiali eterogenei, provenienti dai fabbricati demoliti ammassati

censimenti e di indagini statistiche nelle 38 province liberate dell'Italia centro-meridionale fu avanzata dal capo della sezione economica della Commissione alleata di controllo, William O'Dwyer nell'agosto 1944. Scrive Padovani: "La fase organizzativa del lavoro fu conclusa già all'inizio del mese di settembre; le operazioni di spoglio seguirono immediatamente le rilevazioni. Come ebbe ad osservare Molinari [direttore generale dell'ISTAT], "il principio della rapidità doveva dominare e dominò tutte le fasi dei lavori" ed aggiungeva: "se è, infatti, necessario far bene, nell'attuale situazione è altrettanto e forse più importante far presto". L'urgenza e la mancanza di dati completi comportarono sia il ricorso a stime, peraltro tecnicamente accorte, sia l'adozione del metodo rappresentativo in diverse inchieste", *op. cit.*, pp. 169-170.

⁴ Gli stessi dati riportati da Padovani (*op. cit.*, pp. 212-213) da *Il traffico del porto di Napoli negli anni 1946 e 1947*, Ufficio di Statistica, Camera di Commercio Industria e Agricoltura di Napoli, e da *Lo sgombrò del porto di Napoli dai relitti di guerra*, Centro Economico Italiano per il Mezzogiorno, sono riportati in: *Napoli 1945-55*, cit.. Cfr. anche: Commissione Internazionale per la ricostruzione del porto di Napoli, *Relazione sui lavori svolti*, Napoli, Loffredo, [1947] e G. Basso, *Il porto di Napoli, la sua ricostruzione, miglioramenti ed ampliamenti*, in: *I° Congresso Nazionale dei porti. Napoli, 26-30 settembre 1948. Atti*, Napoli, 1950, p. 458.

ovunque, ripristinando alla meglio la rete ferroviaria portuale, apprestando banchine poggianti sugli scafi affondati, ecc. Ciò che rappresentò in quel momento l'unica occasione di lavoro per 20 mila napoletani.

I danni più ingenti riguardavano il patrimonio abitativo.

La Campania risultò tra le regioni più colpite con 77.596 vani distrutti, dopo il Lazio (145.328), la Sicilia (131.910) e l'Abruzzo (79.594). La provincia di Napoli, seconda solo a quella di Palermo quanto a perdita di abitazioni, ebbe 14.740 abitazioni e 42.187 vani distrutti, 7.649 abitazioni e 24.70 vani danneggiati non occupabili⁵.

Riportiamo, nella tabella riprodotta alla fine di questo paragrafo, il censimento dei danni subiti dalle abitazioni nella sola città di Napoli, suddivisi per quartiere e rapportati alla consistenza prebellica, su cui si basò la commissione incaricata di redigere il nuovo piano regolatore nel 1945 (stime su cui avremo motivo di ritornare più avanti).

La situazione era ulteriormente aggravata dalla massiccia requisizione da parte delle Autorità Alleate di stabilimenti e scorte industriali, di attrezzature e di edifici. Nella sola Napoli, sui 23.366 di tutta la regione, erano ben 13.594 i vani requisiti⁶.

Fra i primi ad intervenire sulle tragica situazione abitativa della città fu l'ing. Guido Milone, con una memoria del gennaio 1944, quando ancora non si disponeva di dati certi sulla portata dei danni arrecati dalla guerra⁷.

⁵ Cfr. R. Padovani, *op. cit.*, p. 260. Si veda anche, A. Belli, *Potere e territorio nel Mezzogiorno d'Italia durante la ricostruzione 1943-1950*, Milano, Franco Angeli, 1980, pp. 41-49.

⁶ Le terribili condizioni di vita della popolazione napoletana durante l'occupazione alleata sono state efficacemente narrate da numerosi scrittori italiani e americani (Eduardo De Filippo, Curzio Malaparte, Norman Lewis, John Burns). Senza riprodurre una bibliografia notissima, rinviamo ad alcuni studi, più recenti, di impostazione scientifica: G. Chianese, *Napoli: questione urbana e lotte sociali*, in AA. VV., *Italia 1945-1950. Conflitti e trasformazioni sociali*, Milano, Franco Angeli, 1985, pp. 21-171. A. Papa, *Il trauma della liberazione*, in AA. VV., *Salerno capitale. Istituzioni e Società*, Napoli, E.S.I., 1986, pp. 407-448, e P. De Marco, *Polvere di piselli. La vita quotidiana a Napoli durante l'occupazione alleata (1943-1944)*, Napoli, Liguori, 1996.

⁷ Guido Milone (1887-1971), architetto e ingegnere, fu autore di notevoli progetti (Rione Occidentale, Funicolare centrale) e di numerosi studi sulle opere primarie, sul credito fondiario e gli oneri di espropriazione per l'ampliamento e la bonifica della città di Napoli: *Il credito fondiario in rapporto alla conservazione del patrimonio edilizio e alla costruzione delle case popolari*, Napoli, Fondazione Politecnica del Mezzogiorno (I.T.E.A.), 1939, "Estratto da "Questioni Meridionali", a. VI, pp. 62; *La bonifica edilizia della città di Napoli*, s.l., S. A. Richter, 1940, pp. 55; *L'onere delle espropriazioni nella bonifica urbana*, "La proprietà edilizia", S. A. Richter,

Dopo aver rilevato che le distruzioni belliche avevano ingigantito il problema della scarsità e deficiente qualità delle abitazioni che tormentava la città di Napoli da oltre un secolo, sconvolgendo i precedenti piani economici di bonifica e risanamento edilizio, Milone scrisse che la gravità della situazione italiana non permetteva al momento di concretare un programma di lavori che contemplasse tutte le esigenze della città, dalla ricostruzione degli alloggi, ai servizi, alle reti di comunicazione, alla ripresa industriale⁸.

Se era difficile allora fare previsioni su come e quando sarebbe avvenuta la ripresa industriale, e fermo restando che era indispensabile sviluppare i mezzi e le risorse necessarie per attivare una ripresa produttiva che sorreggesse il mercato delle costruzioni, l'industria edilizia, per l'urgente bisogno di abitazioni e la maggiore semplicità di impiego dei capitali, avrebbe potuto avere immediato incremento, a giudizio di Milone, se fosse stata incentivata l'iniziativa privata con una opportuna assistenza creditizia e con adeguati provvedimenti legislativi.

Per le caratteristiche strutturali della città (configurazione del suolo, insufficienza della rete stradale, disordinata distribuzione e disposizione dei fabbricati, ecc.) era economicamente costoso e dannoso per l'utilità

Napoli, 1941, pp. 23; *Problemi del dopoguerra: il rinnovamento edilizio a Napoli*, S. A. Richter, Napoli, 1942, pp. 75; *Per la ricostruzione di Napoli*, S. A. Richter, Napoli, 1946, pp. 46; *Il nuovo piano regolatore di Napoli. Precedenti storici e considerazioni urbanistiche*, Industria tip. meridionale, Napoli, 1959, pp. 10. Milone, copresidente del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti di Napoli, era stato direttore e amministratore delegato della Società per il Risanamento di Napoli, membro del comitato tecnico consultivo del Banco di Napoli e di altri importanti enti. Durante la guerra – si veda la velenosa nota informativa di polizia riportata da A. Peregalli S. Saggiaro, *Amadeo Bordiga. La sconfitta e gli anni oscuri (1926-1945)*, cit., pp. 202-203 – Bordiga aveva lavorato nello studio di Milone.

⁸ "Aggiungendo a questo imponente fabbisogno il valore rappresentato dagli ingenti danni di guerra che occorre riparare, ed aggiungendo poi le spese per la ricostruzione, su basi razionali e moderne, degli impianti generali [...], si può rilevare che si arriva ad un piano di imponenti richieste, mentre non si conoscono ancora le fonti dalle quali si potranno attingere le spese, né si conosce la misura delle disponibilità. Purtroppo l'economia italiana, dopo le straordinarie spese di guerra, la gravissima crisi, ed il trascorrere del fronte di combattimento lungo tutta la penisola, non potrà provvedere alle spese della ricostruzione con le sue già limitate risorse; ma è da sperare che con la partecipazione del Paese alla vita della nuova Europa e del mondo, sarà consentito, sia pure con le opportune cautele, un afflusso di mezzi e di capitali esteri, di origine privata o collettiva, con l'appoggio degli stati vincitori e del loro futuro organamento di pace", G. Milone, *Per la ricostruzione di Napoli*, S. A. Richter & C., Napoli, 1944. L'opuscolo, finanziato dal Banco di Napoli, era preceduto da una prefazione di Gustavo Ingrassio.

pubblica la ricostruzione degli edifici sulle stesse aree dei fabbricati abbattuti.

I progetti di ampliamento e risanamento avrebbero ora potuto, per le distruzioni avvenute, dispiegarsi più liberamente, con la demolizione degli edifici e dei vicoli malsani, diradando l'affollamento nelle abitazioni, soprattutto eliminando il vincolo opposto al normale sviluppo della città dalla infelice posizione di alcuni impianti industriali, sia ad oriente che ad occidente.

Mancavano però piani rionali debitamente approvati, aventi perciò carattere esecutivo, e dovevano essere ancora completati i rilievi altimetrici e planimetrici, per mettere mano ad una seria progettazione.

Contestualmente allo studio e al piano economico per la bonifica del nucleo urbano occorreva predisporre piani di costruzione in zone di ampliamento, atte ad ospitare la popolazione sgombrata, evitando gli errori del passato (bonifica del rione Corsea), che avevano costretto la parte più povera della popolazione sgombrata a trasferirsi nelle abitazioni limitrofe, peggiorando, col sovraffollamento, le condizioni igieniche già precarie della zona⁹.

Era comunque indispensabile che da parte dello Stato e degli enti preposti fossero studiate particolari agevolazioni affinché l'industria edilizia si orientasse verso la costruzione di abitazioni popolari¹⁰.

Per la costruzione di edifici per le classi agiate o a destinazione non abitativa (negozi, uffici, ecc.), sarebbero bastate invece esenzioni e benefici fiscali e tributari, ordinariamente concesse per le nuove costruzioni, essendo in tali casi il valore del fabbricato e la rendita sufficienti a remunerare il capitale impiegato.

Era tuttavia necessario collocare la ricostruzione degli edifici per abitazioni in un quadro assai più vasto di opere indispensabili al risana-

⁹ Milone auspicò un diradamento del centro urbano che portasse l'area stradale dal 25% almeno al 42% della superficie totale, e indicò come zone di immediato ampliamento, alcune aree a Capodimonte, all'Arenella, a Fuorigrotta e a Monte Echia, ove erano già state approntate in parte opere di urbanizzazione.

¹⁰ Milone riteneva che un contributo per un cinquantennio di una rata annua corrispondente al 3% del costo della costruzione e del suolo, o del valore del fabbricato, potesse essere sufficiente a vincere il passivo del bilancio: supposto che l'affitto remunerasse del 3% il capitale investito e che il capitale a tale scopo potesse ottenersi al 6%, la differenza del 3% rappresentava la quota passiva alla quale avrebbero dovuto provvedere, per la classe operaia, gli industriali interessati, e lo Stato per la gente del popolo e la piccola borghesia.

mento e allo sviluppo della città: una vasta rete stradale e ferroviaria, un collegamento tra il porto di Napoli e i porti minori del Golfo, un moderno sistema di fognatura, un adeguato rifornimento idrico, ecc.

Era essenziale quantomeno, per Milone, che si progettassero tali grandi opere con accurati studi, e che la ricostruzione non ne compromettesse la realizzazione futura, che si era rivelata difficile anche in epoche di prosperità.

Un problema che non poteva essere ignorato era quello degli indennizzi ai proprietari danneggiati.

Ogni formula di calcolo delle indennità ricavato da affitti reali o presunti, o da imponibili, era impraticabile per l'instabilità dei prezzi e per la mancanza di dati relativi allo stato di deperimento e di degrado degli immobili prima del danno di guerra.

Milone propose di basare il calcolo sul volume di proprietà possedute, ricavando i dati dal nuovo Catasto Edilizio Urbano. Svalutando tale volume in ragione dei caratteri negativi delle vecchie costruzioni demolite, si poteva conferire al titolare della proprietà un equivalente volume in fabbriche costruite *ex novo*.

Si poteva anche studiare un piano finanziario mediante l'emissione di "obbligazioni per miglioramento edilizio" fruttifere e garantite dal valore attuale dei suoli edificabili, a cui avrebbero corrisposto, a costruzione avvenuta, quote di proprietà edilizia in condominio dei nuovi fabbricati.

Quanto alle espropriazioni per pubblica utilità era necessario che la legge fondamentale dello Stato 25 giugno 1865 fosse completata con il regolamento che era stato promesso alla sua promulgazione, affinché si procedesse con valutazioni uniformi, equamente lontani dagli eccessi speculativi dei concessionari bonificatori e dalle esagerate pretese degli espropriati, ragionevolmente basate non solo sulla rendita ma anche sull'età e il degrado dei fabbricati, ecc.

Anche per le aree fabbricabili occorrevano norme dirette a stabilirne il valore, non rispondendo ad equità la capitalizzazione della rendita pura e semplice quando si trattava di suoli agrari.

In tutti i casi, nello stendere i piani di progetto e nei calcoli economici, i tecnici dovevano tenersi lontani – questo l'ammonimento conclusivo di Milone – "sia dalle improvvisate megalomanie sia dal gretto criterio del piccolo rabberciamento e del miope individualismo privato", in quanto erano entrambi irrazionali ed antieconomici.

Napoli Abitazioni distrutte e danneggiate, non abitabili al 1945

sezioni	situazione prebellica				abitazioni distrutte				danneggiate			
	etari	abitanti	abitazioni	vani	abitazioni	%	vani	%	abitazioni	vani		
S.Ferdinando	99	36.623	369,92	7.393	31.052	1,17	476	6,43	1.635	5.26	463	1.905
Chiaia	268	60.203	224,63	12.217	54.037	1,11	184	1,50	900	0,18	540	1.726
S.Giuseppe	43	20.097	216,09	4.121	17.841	1,13	419	10,16	1.157	6,48	235	469
Montecalvario	77	45.933	596,53	9.304	31.170	1,09	372	3,99	843	2,70	115	386
Avvocata	120	46.932	391,10	9.681	32.542	1,44	136	1,40	247	0,75	—	—
Stella	219	51.203	233,80	10.098	33.252	1,53	339	3,35	608	1,82	195	359
S.Carlo	747	53.579	71,71	10.191	31.672	1,69	203	1,99	467	1,47	120	236
Vicaria	107	25.737	240,53	3.973	14.307	1,86	345	8,68	1.070	7,47	308	874
S.Lorenzo	148	110.400	745,94	21.237	68.296	1,61	1.147	5,40	3.183	4,80	781	2.100
Mercato	38	30.615	805,65	5.743	14.642	2,09	1.885	32,82	3.274	22,36	653	1.363
Pendino	72	52.743	732,54	9.643	32.690	1,61	1.217	12,62	3.642	11,14	433	1.681
Porto	37	20.690	559,18	3.757	14.120	1,46	352	9,36	931	6,59	165	868
Vomero	712	43.555	61,17	8.796	34.276	1,12	64	0,72	275	0,80	64	313
Fuorigrotta/Bagnoli	1.393	40.827	29,30	8.365	21.135	1,98	555	6,63	1.516	7,17	69	167
S.Giovanni	220	27.983	127,19	5.572	12.495	2,23	530	9,51	842	6,73	76	167
Barra	947	19.646	20,74	4.114	7.463	3,37	17	0,41	23	0,30	97	111
Ponticelli	921	16.018	17,39	3.443	6.193	2,82	104	3,02	131	2,11	—	—
S.Pietro	539	10.652	19,76	2.218	3.849	2,76	2	0,09	4	0,10	21	37
Poggioreale	543	24.946	45,94	4.823	11.864	2,10	573	11,88	1.320	11,12	932	1.021
Totale	7.250	738.382	144.689	472.896	8.920	22.068	5.267	13.783				

Un nuovo piano regolatore per la città

Fu in quella situazione di enormi difficoltà materiali, in cui erano del tutto incerte le sorti del paese (in gran parte ancora occupato dalle truppe tedesche), che si fece strada nel '44 la convinzione che fosse necessario ed urgente studiare un nuovo piano regolatore generale per dare inizio alla ricostruzione (l'idea fu avanzata per la prima volta dall'assessore De Liguoro il 20 aprile 1944 e accolta con delibera del 12 agosto dalla giunta presieduta da Gustavo Ingresso).

Ebbe così inizio – hanno scritto Vezio De Lucia e Antonio Iannello, in un saggio fondamentale al quale faremo costantemente riferimento – quella tragica storia urbanistica ed edilizia che, a partire dal 1944 e fino al 31 marzo 1972, avrà come motivo dominante e come falso problema la *urgente* necessità di dotare la città di Napoli di un nuovo piano regolatore¹¹.

La nomina della Commissione del piano regolatore fu uno dei primi provvedimenti della giunta presieduta da Gennaro Fermariello, avvenuta con delibera del 2 febbraio 1945¹².

Il Piano fu approntato nel tempo record di 10 mesi – fa rilevare Isabella – grazie all'entusiasmo e all'impegno veramente eccezionali, alla qualificata rappresentatività dei membri della Commissione, alla larga partecipazione delle organizzazioni sindacali e professionali, che si e-

¹¹ V. De Lucia, A. Iannello, *L'urbanistica a Napoli dal dopoguerra ad oggi: note e documenti*, "Urbanistica", n. 65, 1976, p. 6. Si veda, a proposito di questo saggio, V. De Lucia, *Napoli. Cronache urbanistiche 1994-1997*, cit., pp. 45-54 e la testimonianza di F. Erbani, *Uno strano italiano. Antonio Iannello e lo scempio dell'ambiente*, Bari, Laterza, 2002, p. XI.

¹² Oltre al volume di F. Isabella, sulle prime giunte democratiche al governo della città, si veda: G. D'Agostino, *Napoli: governo e amministrazione della città dalla caduta del fascismo all'avvento della Repubblica (1943-1946)*, in *L'altro dopoguerra. Roma e il Sud 1943-1945*, cit., pp. 407-422. Il medesimo saggio è riprodotto in: *Alle radici del nostro presente. Napoli e la Campania dal Fascismo alla Repubblica (1943-1946)*, Napoli, Guida, 1986, pp. 19-45. Cfr. anche L. Mascilli Migliorini, *La vita amministrativa e politica*, in: *Napoli*, di G. Galasso, Bari, Laterza, 1987, pp. 143-234.

spresse nella attiva collaborazione di oltre 150 tecnici ed esperti ai lavori della Commissione stessa¹³.

Gli elaborati del piano non furono pubblicati a stampa, per rigido spirito di parsimonia nello spendere il denaro pubblico della giunta comunale – testimonia ancora l'ing. Isabella, che pure ne avrebbe preferito la pubblicazione.

La relazione fu diffusa in poche copie dattiloscritte, e già negli anni '50 era difficile rintracciarne gli elaborati essenziali. Ad essi tuttavia fu data allora ampia pubblicità, con l'allestimento di una Mostra nel ridotto del teatro San Carlo, inaugurata il 28 gennaio 1946 dal presidente del Consiglio Alcide De Gasperi e rimasta aperta fino al 9 febbraio. La delibera di adozione del piano fu approvata dal Consiglio comunale il 18 febbraio 1946¹⁴.

Ed è appunto a dimostrazione dell'avvenuto coinvolgimento di tutte le forze cittadine che Isabella ricorda la vivace opposizione del Collegio degli Ingegneri e Architetti di Napoli, contro le proposte della Commissione.

La ricostituzione del Collegio era avvenuta nel gennaio del 1946, in seguito ad una spaccatura tra gli ingegneri della città verificatasi nel febbraio del 1944, all'assemblea per la ricostituzione della sezione napoletana dell'A.N.I.A.I. (Associazione Nazionale Italiana Ingegneri Architetti Italiani). In quella occasione un gruppo di liberi professionisti avanzò la proposta che la nuova associazione tecnica avesse un carattere essenzialmente regionale, data la natura dei problemi che avrebbe dovuto affrontare, e che fosse composta in prevalenza da ingegneri e architetti esercitanti la libera professione e non legati da vincoli di dipendenza ad enti e società private che ne avrebbero condizionata la libertà di giudi-

¹³ Della Commissione, presieduta dal sindaco, facevano parte, oltre all'assessore ai Lavori Pubblici, ing. Ferdinando Isabella, e all'ingegnere capo del Comune, Tommaso Gualano, l'ing. Nicola Rivelli, designato dall'Unione degli industriali della provincia di Napoli, l'ing. Camillo Porzio, presidente della Associazione Nazionale Costruttori Edili, sezione di Napoli, rappresentanti della Commissione per la ricostruzione industriale e della Confederazione Generale del Lavoro (Enrico Leonardis), il sovrintendente all'arte medioevale e moderna, e sette esperti, quattro scelti dall'Amministrazione comunale: Ferdinando Isabella, Federico Biraghi, Silvestro Dragotti, Domenico Filippone, e tre dall'Associazione Nazionale Ingegneri e Architetti Italiani (A.N.I.A.I.): Luigi Cosenza, Mario Origo e l'arch. Filippo Mellia. I lavori della Commissione furono diretti da un comitato esecutivo ristretto, presieduto da Isabella e costituito da Mellia, Filippone, Cosenza e Biraghi.

¹⁴ Cfr., per tutte queste notizie, F. Isabella, *op. cit.*, pp. 124-128.

zio. Contro tale proposta votarono tutti gli ingegneri del Genio civile, del Comune, della Provincia, delle società edili, ecc. che prevalsero a maggioranza. Infatti il Consiglio Direttivo risultò composto da esponenti dell'industria (Stefano Brun, direttore generale della Società Meridionale di Elettricità, Ivo Vanzi, amministratore delegato della Circumvesuviana, Eugenio Leanza, dirigente dell'Ente Autonomo Volturmo, Genaro Vaiano, ingegnere dell'ILVA) e degli uffici pubblici (Giovanni Batta, direttore dell'Acquedotto, Benedetto Pellerano, dirigente della Compagnia del Gas). Da qui l'iniziativa promossa dall'ing. Camillo Guerra di ridare vita al Collegio degli Ingegneri e Architetti, rivendicando le finalità e l'autonomia di quella antica associazione, a cui aderirono subito 125 professionisti. Il Comitato di Presidenza era costituito dal generale ing. prof. Umberto Nobile, dagli ingegneri Camillo Guerra e Guido Milone; l'ing. Vittorio Materazzo fu eletto consigliere segretario, presidente della assemblea Amadeo Bordiga. Il 9 febbraio fu approvato lo statuto e il 24 marzo fu eletto il comitato direttivo dell'associazione.

Il 6 maggio ebbe luogo la prima assemblea straordinaria dei soci. Dopo una relazione dell'ing. Milone sugli sviluppi assunti dal nuovo piano regolatore predisposto dall'Amministrazione comunale, fu nominata una commissione per dare ordine alle critiche ad esso rivolte da più parti, che furono formalizzate in un "atto di opposizione" il 25 maggio¹⁵.

Pur esprimendo un giudizio decisamente negativo sul piano del '46, De Lucia e Iannello hanno tuttavia apprezzato la concretezza con cui la giunta Fermariello si era proposta di gestire i problemi urbanistici della città e la ricostruzione, ricordandone due importanti decisioni. La prima, la richiesta al governo che con un decreto-legge imponesse "il temporaneo divieto di costruzioni e ricostruzioni, fin quando venga regolarmente approvato il nuovo piano regolatore" per le zone dove si prevedeva di intervenire con modifiche radicali rispetto allo stato dei luoghi ed alle previsioni del piano del '39¹⁶. La seconda, riguardante la creazione di

¹⁵ Cfr. su "Napoli Nuova", la rivista diretta da Camillo Guerra di cui uscirono nel 1950 due soli numeri doppi: *La ricostituzione del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti in Napoli*, n. 1-2, pp. 51-52 e n. 3-4, p. 53 e, inoltre gli articoli (scritti da Bordiga): *Il collegio, la sua storia, la sua tradizione*, e *La ricostituzione del Collegio* in "Bollettino del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti in Napoli", numero di saggio, gennaio 1951.

¹⁶ Tra le altre zone, la fascia laterale alla via Marina, per una larghezza media di m. 140. La delibera è riprodotta in B. Petrella, *op. cit.*, p. 469. Con questa delibera, del 6 luglio 1945 - scrivono i due autori a p. 22, nota 14 - "si poneva, per la prima volta in Italia, il problema delle "norme di

istituti permanenti di ricerca e di elaborazione, indispensabili per assicurare continuità ai processi di pianificazione urbanistica¹⁷.

Il coraggio e la grande volontà della commissione tecnica che aveva predisposto il piano del '46, il primo piano regolatore della città studiato e messo a punto per iniziativa del Comune, erano state già sottolineate da Nicola Chiaromonte nel '59, quando la cultura urbanistica napoletana cominciava a prendere coscienza dei limiti e degli errori delle scelte urbanistiche dell'immediato dopoguerra, tempestivamente denunciati dal Collegio degli Ingegneri oltre un decennio prima¹⁸.

Scrisse nel '61 Carlo Cocchia (un altro protagonista e al tempo stesso storico degli avvenimenti oggetto del nostro studio):

Nella carenza di sperimentazione del metodo democratico, disponendo solamente di una esemplificazione urbanistica priva ancora in Italia di risultati positivi, fu forse eccessiva presunzione in quel momento, da parte della Commissione e da parte dei numerosi tecnici ed organismi, estranei alla Commissione, ma chiamati ad interessarsi dei particolari aspetti del quadro urbanistico, quella di considerare possibile ed attuabile il programma predisposto dall'Amministrazione.

Come risulta dalla introduzione della relazione, i componenti della Commissione intendevano infatti di "fondare lo studio su una base razionale e metodica", avendo prima lamentato di dover iniziare i lavori con una organizzazione molto deficiente "specie per l'assenza di un materiale cartografico aggiornato", di voler "inquadrare il Piano in una visione abbastanza ampia nello spazio e nel tempo", di voler porre in prima linea lo studio dei quesiti capaci di agevolare la risoluzione del problema sociale di Napoli, ed infine di voler "dare precedenza assoluta ai problemi della ricostruzione delle zone distrutte più vitali, avviando in pari tempo lo studio di nuovi quartieri atti a ricevere la popolazione supercompressa nel vecchio nucleo".

salvaguardia": soltanto nel 1952 sarà approvata una legge che riconosce al sindaco la facoltà di sospendere il rilascio delle licenze in contrasto col piano adottato".

¹⁷ La giunta Fermariello decise infatti di ricostituire il Consiglio tecnico, sciolto durante il fascismo, con il compito di "esprimere parere in merito alla applicazione del piano regolatore generale attraverso lo studio dei piani particolareggiati e di ricostruzione onde dare continuità nel tempo all'opera di riordinamento urbanistico (...); esprimere parere in merito alla raccolta ed all'aggiornamento dei dati statistici, cartografici e geotecnici indispensabili allo sviluppo dei piani; esprimere parere in merito al coordinamento delle attività dei privati con gli interessi generali del Comune". Delibera del 18 febbraio 1946, n. 67.

¹⁸ N. Chiaromonte, *Il piano regolatore di Napoli*, "Cronache Meridionali", n. 1, gennaio 1959, pp. 47-74.

Il giudizio conclusivo di Cocchia sul piano del '46 fu severo e inequivocabile:

Visto questo programma a distanza di quattordici anni, si deve constatare quanto esso fosse ambizioso e in realtà intraducibile nella concreta e realistica trasformazione della città¹⁹.

Analoghe osservazioni, a riguardo della carenza di documentazione tecnica su cui si basava il piano del '46, ha svolto Giulio De Luca, giungendo a conclusioni non dissimili da quelle di Cocchia:

Occorre premettere che i pianificatori di allora disponevano di scarsi mezzi e di poche conoscenze. Imperfette ed antiquate erano le cartografie disponibili. Non erano state condotte analisi di nessun genere sui problemi del territorio e si disponeva di pochi dati non verificati né verificabili. Era del tutto fuori di ogni possibile immaginazione il poter prevedere quale sarebbe stata la futura esplosione del traffico, la crescita demografica, lo sviluppo delle aree industriali in zone al di fuori dei confini comunali [...]

Nel complesso mi pare di dover concludere che il piano del '46 era sostanzialmente un piano tendenzioso e settario, che non teneva conto delle grandi prospettive di sviluppo proposte dal piano del '39 e che nasceva in un momento di grande immaturità e di scarsa conoscenza dei problemi dell'area metropolitana. Era più un piano ideologico che un piano pragmatico, ma si trattava di una ideologia astratta, priva delle verifiche che il tempo avrebbe consentito, molto più tardi, di approfondire.

¹⁹ C. Cocchia, *L'edilizia a Napoli dal 1918 al 1958*. A cura della Società per il Risanamento di Napoli nel settantesimo anno della sua fondazione, Napoli, 1961, pp. 174-175. Scriveva Luigi Tocchetti nella prefazione al volume, pp. IX-X: "Dall'opera del Cocchia appare la insensibilità ai problemi urbanistici che ha caratterizzato soprattutto il secondo dopoguerra, cioè proprio in un periodo in cui gli studi urbanistici andavano sempre più diffondendosi ed acquistando importanza; insensibilità in parte dovuta all'incalzante necessità di abitazioni, fenomeno endemico napoletano aggravato dalle vaste distruzioni della guerra. Ne è derivata un'attività edilizia caotica che sarebbe ingiusto ed errato imputare alla privata iniziativa la quale ha costruito laddove dal suo punto di vista ha ritenuto conveniente, bensì da attribuire ai poteri pubblici che non solo non hanno saputo contenere ed incanalare tale attività verso una estrinsecazione più logica e più utile, quale sarebbe stata la creazione di nuovi quartieri, ma la hanno indiscriminatamente incoraggiata, pur di mettere, comunque, a disposizione abitazioni. Attività indiscriminata, cioè senza rispetto di piani regolatori e di norme edilizie, che si è protratta nel tempo oltre il fenomeno che l'ha generata e di cui si sono avvantaggiati i più intraprendenti ed i meno scrupolosi che forzando la mano alla Pubblica Amministrazione, al di fuori di ogni regolamento edilizio e di vincoli di zona, hanno creato una situazione di disordine e spesso di arbitrio in cui i soccombenti sono stati la città e coloro che hanno creduto alla validità delle leggi e delle disposizioni vigenti".

Colpisce la totale assenza di una cultura del territorio, l'assoluta mancanza di attenzione per i problemi esterni all'area amministrativa comunale, che però sono problemi che implicano fortemente la città. Colpisce la retorica della città industriale intesa come agglomerato urbano che convive a stretto contatto con l'industria e colpisce che manchi del tutto la proposta per una crescita industriale in zone più interne della regione nella direzione delle grandi vie di traffico nazionale; colpisce la proposta di un dislocamento industriale più in funzione delle masse operaie urbane che in funzione delle possibilità di interscambio²⁰.

* * *

Non sembra che l'idea di mettere mano a grandiose trasformazioni della città, predisponendo un nuovo p. r. g., e l'aspettativa che esso sarebbe stato approvato dagli organi governativi in tempi celeri fosse stata indotta o avallata da uomini di governo o responsabili dei dicasteri competenti, nelle loro frequenti visite a Napoli e incontri con gli amministratori locali.

Poche settimane prima l'approvazione del piano da parte della giunta municipale, si era svolto a Montecitorio, nella sala dei Ministri, un incontro presieduto dall'on. Enrico De Nicola, tra i rappresentanti del Governo (i ministri Corbino, Romita, Riccardi, Cattani) e una folta delegazione cittadina guidata dal sindaco Fermariello, che espose le necessità primarie della città e dei comuni limitrofi: un complesso di lavori che avrebbe comportato, secondo le stime tecniche, una spesa complessiva di 7 miliardi e mezzo di lire, di cui 500 milioni per i lavori da effettuarsi nella provincia²¹.

²⁰ G. De Luca, *I problemi urbanistici di Napoli. Un progetto possibile*, STE edizioni, Napoli, 1987, p. 39. Analoghe valutazioni il prof. De Luca, ordinario di Composizione architettonica presso la facoltà di Architettura dell'Università di Napoli, ha svolto nel saggio: *Attuali sviluppi urbanistici di Napoli e del suo centro storico*, compreso nel volume: *Il regno del possibile. Analisi e prospettive per il futuro*. A cura di Studi Centro Storico Napoli, Edizioni del Sole 24 Ore, Milano, 1986, pp. 41-50. Per altre valutazioni, che non è il caso di riferire qui, rinviamo fondamentalmente a: A. Venditti, *Breve storia dei piani regolatori*, in *Napoli dopo un secolo*, Napoli, E.S.I., 1961, pp. 211-233 e, nel medesimo volume, al saggio di M. Nunziata, *L'attività edilizia dal 1915 al 1960*, pp. 301-319; R. De Fusco, *Architettura e urbanistica dalla Napoli contemporanea a oggi*, in *Storia di Napoli*, Napoli, E.S.I., 1971, estratto; A. Dal Piaz, *Napoli, 1945-1985. Quarant'anni di urbanistica*, Milano, Franco Angeli, 1985. Il volume di P. Belfiore e B. Gravagnuolo, *Napoli. Architettura e urbanistica del novecento*, cit., oltre alla bibliografia, contiene una guida ai piani regolatori della città.

²¹ Intervenero alla riunione: gli assessori Isabella e Sasso, il presidente della deputazione provinciale prof. Altavilla, l'ing. Pierantoni, il prefetto Selvaggi, l'on. Giovanni Lombardi, presi-

Col ministro del Tesoro Corbino, che assicurò i presenti che, previa l'approvazione del Consiglio dei Ministri, avrebbe messo a disposizione i fondi richiesti, fu concordato un piano di priorità:

1. *Case*: riparazioni di quelle danneggiate e costruzione di nuove per i senzatetto;

2. *Acquedotto*: sistemazione della rete idrica danneggiata dalle incursioni belliche;

3. *Trasporti*: sistemazione della rete tramviaria; riparazione della rete stradale comunale e provinciale;

4. *Elettricità*: opere per l'Ente Autonomo Volturno;

5. *Porto*: opere portuarie alle quali bisognava dare la preferenza;

6. *Circumflegrea*: opere di sistemazione delle ferrovie (subito ridimensionate dopo gli incontri con il Ministero dei LL. PP.).

Furono definiti finanziamenti per una somma complessiva pari a circa 6 miliardi, suddivisi in tre esercizi: 2 miliardi per l'esercizio che scadeva al 30 giugno 1946; 2 miliardi per l'esercizio 1946-1947 (che sarebbero stati erogati al 1 luglio 1946) e 2 miliardi per quello 1947-1948²².

I fondi stanziati per le opere edilizie ascendevano a un miliardo e 100 milioni, calcolando che con tale somma si sarebbero costruiti oltre 1.000 alloggi, che avrebbero potuto accogliere circa 7.000 persone.

Per il porto fu infine stanziato un altro miliardo e mezzo, a totale carico dello Stato, per l'esecuzione dei lavori occorrenti per la riparazione di danni causati dalle azioni belliche alle strutture e agli impianti²³.

dente del C.L.N., e i componenti del C.L.N. ing. Foà, ing. Firrao, l'on. Francesco Visco, presidente dell'Ente comunale di Assistenza, il Maggiore Rocco per i reduci, il segretario della Camera del Lavoro Clemente Maglietta, l'avv. Cocchia, commissario degli alloggi, le rappresentanze operaie dell'Ente Volturno e dei combattenti e dei reduci, il provveditore alle Opere Pubbliche ing. Ventimiglia, con gli ingegneri del Genio Civile Sbriziolo, Mazza e Vanzi e, tra le altre personalità, Giulio Rodinò, Cerabona, Patruno, Guido Rodinò, Jervolino, Palermo, Ferri, Crispo, Santoro, Florio, il prof. Omodeo, l'avv. Salerno, De Caro, e D'Onofrio. Cfr. *Sei miliardi promessi alle nostre autorità per le provvidenze più urgenti*, "Risorgimento", 15 gennaio 1946.

²² Vedi: *La questione dei 6 miliardi. Gli accordi col Ministro del Tesoro*, "Risorgimento", n. 38, 14 febbraio 1946; *I provvedimenti finanziari per la nostra città approvati*, "Risorgimento", n. 57, 8 marzo 1946.

²³ Il porto era ancora sotto il controllo degli Alleati. In quegli stessi giorni fu convenuto a Roma con il Ministero della Marina di ricostituire l'Ente Autonomo del Porto, con mansioni più ampie, analoghe a quelle del Consorzio portuale di Genova. Cfr. *Per il porto di Napoli, e il nostro porto. Il problema della ricostruzione esaminato con il Ministro Cattani*, "Risorgimento", n. 39, 15 febbraio, e n. 72, 26 marzo 1946.

Occorre ancora ricordare altre agevolazioni concesse alla città di Napoli nel maggio del 1946.

Fino ad allora al capoluogo campano si applicavano solo le provvidenze contemplate dall'art. 12 del D. L. L. del 9 giugno 1945, concernenti il finanziamento dei lavori di riparazione dei fabbricati danneggiati²⁴.

Con decreto del 20 febbraio 1946 il Ministro dei LL. PP., di concerto con quello del Tesoro, estese alla città altri benefici contemplati dallo stesso decreto, in modo tale che le provvidenze previste dall'art. 12 per le sole riparazioni, potessero essere applicate anche alle ricostruzioni e alle nuove costruzioni, non obbligatoriamente nella stessa area del fabbricato distrutto ma anche in località diverse, autorizzate dal Comune o dal Genio civile.

Il contributo dello Stato, o del concorso statale all'ammortamento del mutuo, sarebbe stato calcolato sulla spesa necessaria per la ricostruzione in base ai prezzi vigenti nel mese precedente alla dichiarazione di guerra, rivalutati al tasso di svalutazione dei prezzi attuali rispetto a quelli correnti nel mese di maggio 1940²⁵.

A giudicare dal pacchetto di misure predisposte, ma anche dalle dichiarazioni ufficiali e dai commenti apparsi sulla stampa cittadina, l'azione del Governo ubbidiva chiaramente ad un piano di priorità dettate dall'emergenza e dalle necessità più immediate della ricostruzione (come del resto dimostra l'inserimento di Napoli, per la sola zona del porto, tra i comuni tenuti a predisporre un "piano di ricostruzione"), mirando

²⁴ Esse consistevano, come vedremo meglio in seguito, nella concessione di un contributo statale, a fondo perduto, per i lavori di riparazione di fabbricati privati di importo non superiore a L. 300.000; e di speciali mutui ipotecari da parte di Istituti di credito autorizzati, per lavori eccedenti quella spesa; ed inoltre di un premio, non eccedente il decimo della spesa complessiva, per tutti i lavori ultimati entro il termine prefissato. Per quanto riguarda i danni di guerra relativi ad edifici pubblici (chiese, scuole, ecc.) era stato stanziato un importo complessivo di 3 miliardi e 366 milioni, di cui 1 miliardo e 272 milioni per le opere stradali, cfr. *Le provvidenze per Napoli esaminate nei colloqui coi Ministri*, "Risorgimento", 19 gennaio 1946.

²⁵ "Il Comitato comunale per le riparazioni edilizie ha finora svolto un notevole lavoro. I vani fino ad oggi riparati superano i 15 mila e le sovvenzioni erogate dallo Stato a favore dei proprietari ammontano a circa 300 milioni" dichiarò alla stampa l'ing. Isabella, illustrando i provvedimenti del governo che, a suo giudizio, avrebbero dato una notevole spinta all'iniziativa privata nella soluzione del problema-casa, cfr. *La ricostruzione dei fabbricati sinistrati*, "Risorgimento", nn. 109 e 110 del 11 e 12 maggio 1946.

per lo più a contenere e a dilazionare nel tempo le richieste degli amministratori cittadini.

L'idea che fosse quello il momento giusto per lanciare un nuovo piano regolatore nemmeno può essere fatta semplicisticamente derivare da una volontà iconoclastica di liquidare il vecchio p. r., per il solo fatto che la legge del maggio 1939 che l'aveva approvato portava la firma di Benito Mussolini – circostanza che secondo alcuni storici avrebbe avuto il suo peso²⁶, in un clima generale di epurazione e di fronte allo scenario pauroso delle distruzioni, ove più erano visibili gli effetti di una guerra perduta e le responsabilità del fascismo che l'aveva voluta.

Il sogno della *Ville radiieuse* aveva acceso la fantasia degli intellettuali italiani già nei campi di concentramento e durante la guerra partigiana, hanno sottolineato altri storici delle tensioni di quell'ora²⁷, individuando, a giusta ragione, in Luigi Cosenza l'alfiere di una forte ansia di rinnovamento, di modernizzazione dei modelli di vita, delle strutture urbane, delle tecniche di costruzione – di "rinascita" dell'intera società civile italiana – come risulta da un suo scritto programmatico apparso sul mensile del PCI "La Rinascita".

Dopo aver sferzato la classe dei dirigenti e dei tecnici responsabili del degrado che ammalava gran parte delle città italiane (impreparazione, scarso senso di responsabilità, male inteso tradizionalismo, ostinata ed egoistica incoerenza, voluta incomprensione dei bisogni del popolo, servilismo verso la speculazione, ecc. ecc.) scriveva Cosenza:

Occorrono individui disposti ad affrontare la lotta, a servire gli interessi della maggioranza. Individui convinti che l'urbanistica non è una improvvisazione tecnica con fini speculativi, ma è invece l'arte di organizzare, con criteri scientifici ed estetici, i luoghi destinati alla abitazione, alla produzione, alla distribuzione, alla vita collettiva, alla elevazione fisica e spirituale del popolo [...]. Vi è modo di studiare e realizzare soluzioni migliori, già sperimentate altrove con successo, capaci di promuovere forme di vita più decorose per tutti, di applicarle progressivamente nei limiti delle risorse economiche di cui sarà possibile disporre in avvenire. Purché si affronti senza pregiudizi il problema nel suo

²⁶ Cfr. G. Basadonna, *Mussolini e le opere napoletane del ventennio*, Napoli, Berisio, 1980, p. 116.

²⁷ Cfr. A. Belli, *Progetti e prospettive di riorganizzazione del territorio urbano a Napoli e nel Mezzogiorno*, e M. Scionti, *Progetti ed idee per la città del dopoguerra: dibattito urbanistico ed ipotesi di ricostruzione (1943-45)*, in *L'altro dopoguerra*, cit., pp. 449-455 e 457-474.

insieme, si aggiornino leggi e regolamenti, si rinnovino i metodi di costruzione, si sveltiscano le forme cooperative di associazione economica, si applichino modalità di finanziamento più agili e meno gravose. Purché si affrontino le questioni vitali della economia cittadina: la grande e la piccola industria, l'artigianato, il retroterra agricolo, il turismo. Purché si tenga conto di tutti gli elementi capaci di influire direttamente sui temi funzionali e su quelli storico-estetici, sui criteri tecnici singoli e su quelli sociali collettivi, di progetto e di bonifica, per le singole funzioni e nel quadro di un piano generale in rapporto con le altre funzioni [...].

È necessario stabilire innanzi tutto dei principi fondamentali, aderenti alle nuove realtà e alle esigenze future del popolo.

È necessario rivedere tutto il complesso delle norme edilizie, inquadrarlo in leggi nazionali ed in regolamenti regionali.

È necessario riprendere in esame materiali da costruzione e tecnologie edilizie [...]. Studiare le possibilità di industrializzazione del cantiere. Abbassare il costo unitario della costruzione, normalizzare gli elementi costruttivi. Influire con la serie sul costo, senza vincolare la fantasia.

È necessario definire l'avvenire dei complessi industriali e dei porti. Non ipotesi o previsioni sul loro probabile destino, ma chiara decisione sul modo di attrezzarli e farli funzionare nel futuro.

È necessario riesaminare le condizioni limite di abitabilità della casa, risolvere il problema della casa per tutti, affrontare la soluzione della casa collettiva.

È necessario esaminare questi problemi nel loro insieme, svincolarsi dal denaro come unità di misura nei problemi edilizi. Nel piano di dettaglio di ogni singola zona bonificata occorre svalutare un lotto di abitazione e destinarlo agli abitanti degli edifici da demolire. I nuovi vani costeranno più degli antichi, ma saranno in numero maggiore. Parte di essi dovrà subire nel bilancio preventivo una svalutazione. Ne risulterà in molte zone un passivo unitario per ettaro.

È necessario calcolare questo passivo per tutte le zone prese in esame. Determinare un parziale compenso attivo in altre zone, accrescendo con nuove destinazioni il valore unitario del suolo, elevandone la capacità di reddito.

È necessario accrescere la densità degli abitanti nei centri urbani, accrescere il numero di vani. Ma accrescere anche decisamente le superfici libere e le zone verdi, guadagnando in altezza la cubatura perduta in superficie. È necessario sviluppare nei minimi particolari le soluzioni edilizie di ogni zona, precisare le caratteristiche tecniche ed economiche dei vari progetti di dettaglio, costruire prima di demolire [...].

È necessario non dimenticare che il problema urbanistico ha le sue radici fuori della città, nelle campagne e nei villaggi. Tra le cause principali della immigrazione e del sovraffollamento urbano vanno considerate in primo piano l'inorganica distribuzione dell'industria e lo stato di abbandono delle campagne. Attra-

verso i piani regionali essa deve diventare fattore principale di una vasta opera di risanamento spirituale ed economico estesa a tutto il territorio nazionale²⁸.

Un programma di innegabile impatto, che trasmette una radicale volontà di voltare pagina su tutti i fronti, in cui è facile cogliere la matrice *ideologica*, denunciata dal prof. De Luca e da altri, che ispirò il piano regolatore di Napoli del 1946.

Non avrebbe una particolare rilevanza quella critica, se fosse riferita solo al contenuto del piano, alle scelte adottate in base alla fallace previsione di un futuro industriale della città – ogni progetto urbano è figlio del proprio tempo, ed è ben difficile immaginarne uno esente da implicazioni ideologiche. Essa investe però, più a fondo, l'idea stessa del piano, la sua "urgenza", dettata evidentemente dalla convinzione che fosse finalmente giunto il gran giorno di dar corpo con esso alle aspettative elencate con tanta passione da Cosenza nel suo scritto.

Con una sintesi felice, in un saggio del '71, Romano Luperini schematizzò nei seguenti termini l'*ideologia della ricostruzione*: a) come ricostruzione morale dell'uomo; b) come ricostruzione "unitaria" che postula la "solidarietà"; c) come servizio reso, insieme alla "patria", al "progresso", alla "umanità"; d) come etica del "sacrificio" o dello "onere" politico della classe operaia, che sceglie, in nome degli ideali sopra enunciati, la via dell'alleanza con le "forze vive" della borghesia e dei "ceti produttivi"²⁹.

Senza addentrarci in una analisi critica di tali postulati, qui basterà avvertire, per inciso, che Bordiga da quella *ideologia della ricostruzione* era mille miglia lontano (quello schema potrebbe costituire un buon canovaccio per indicare i "valori" contro cui, munito di una concezione rigorosamente deterministica della storia, Bordiga si è battuto per tutta

²⁸ L. Cosenza, *Premesse per una rinascita dei centri urbani*, "La Rinascita", a. I, n. 2, luglio 1944. Ricordando il ruolo svolto da Cosenza nella elaborazione del nuovo piano regolatore di Napoli, Angelo e Aldo Abenante hanno definito quel progetto "un razionale, concreto atto di fede nell'avvenire della città ferita materialmente e moralmente", *Napoli 1943-1947. Una cronaca comunista*, Napoli, Libreria Dante & Descartes, 1999, pp.71-72.

²⁹ R. Luperini, *Gli intellettuali di sinistra e l'ideologia della ricostruzione nel dopoguerra*, Roma, edizioni di Ideologie, 1971, pp. 32.

La visione che Bordiga aveva della situazione politica italiana all'indomani della guerra a è sintetizzata nella *Piattaforma politica del Partito Comunista Internazionalista*, presentata dal Comitato Centrale in vista del Convegno Nazionale del partito, documenti n. 2. Ed. del Partito comunista internazionalista, s. l., (Milano), 1945.

la vita): per lui, alla von Clausewitz, la ricostruzione non era che la continuazione della guerra: quello che si prospettava era il "più grande affare del secolo".

La rivoluzione "democratica", che quel programma di ricostruzione presupponeva, non ci fu: per la sua stessa organicità esso non poteva trovare soluzione sul terreno puramente urbanistico, tantomeno nella realtà di Napoli alla fine della guerra, in totale assenza di quel minimo di risorse materiali senza le quali nessun programma o piano regolatore può avere efficacia³⁰.

Fu comunque in forza di quello spirito di palingenesi che gli estensori del nuovo p. r. g. affermarono che il precedente piano regolatore del '39 era *anacronistico* e superato e che quindi "a prescindere dalle manchevolezze ed errori che vi si riscontrano, deve essere riveduto, interamente rielaborato ed aggiornato in relazione alla situazione attuale e con una tecnica più rigorosa".

Di fatto il piano del '39 – allora in vigore a tutti gli effetti di legge³¹ – fu ritenuto giuridicamente inoperante, in quanto sprovvisto dei piani

³⁰ Ciò sarà riconosciuto dallo stesso Isabella, più tardi, quando, come Cosenza e altri, pur continuando a sostenere la bontà del loro progetto iniziale, si opporranno al corso perverso della ricostruzione napoletana: "Per attuare i programmi studiati nel 1945-46 occorre mezzi ingenti. Per il piano di ricostruzione poteva provvedere lo Stato, qualora il Comune ne avesse fatto richiesta, ma al resto non potevano far fronte le finanze comunali, cronicamente deficitarie, né le risorse dell'economia locale, notoriamente carenti. "Compito del piano regolatore non è di trovare i mezzi" è scritto nella relazione illustrativa del piano del 1945-46 "ma di fissare le premesse perché le soluzioni siano indicate qualora questi mezzi si trovino". Ciò è esatto; ma un piano senza mezzi è destinato all'insuccesso [...]. Già nel 1903 Nitti aveva scritto, riferendosi appunto alla situazione di Napoli, che "niuna efficace riforma sarà possibile se prima non saranno curate le cause generali della debolezza economica...", *Urbanistica e amministrazione a Napoli*, "Nord e Sud", n. 49, dicembre 1958.

³¹ A prendere l'iniziativa nel '33 per l'elaborazione del piano erano state l'Unione Industriale di Napoli e la Fondazione Politecnica del Mezzogiorno, entrambe presiedute dall'ing. Giuseppe Cenzato, che offrirono all'amministrazione comunale l'opera dei loro più validi esperti e il pagamento di tutte le spese della redazione del p. r. Della Commissione per il piano, oltre a Cenzato e al prof. ing. Domenico De Francesco, designati dall'Unione industriale, facevano parte il prof. Francesco Giordani, l'ing. Girolamo Ippolito, l'arch. Luigi Piccinato, coadiuvati dagli ingg. Vincenzo Gianturco e Camillo Guerra, prof. ing. Marcello Canino, arch. Ferdinando Chiaromonte, ingg. Alfonso Maffezzoli e Ivo Vanzi. Cfr. P. Varvaro, *Una città fascista. Potere e società a Napoli*, Palermo, Sellerio, 1990, pp. 192-202. Sul ruolo centrale di Cenzato nella storia industriale napoletana: C. Franco, M. Baldari, E. Guardascione, *Dentro Napoli. Per una storia dell'Unione degli Industriali della Provincia di Napoli*, Napoli, Guida, 1987 e il profilo di Cenzato tracciato da M. Fatica, *Protagonisti dell'intervento pubblico: Giuseppe Cenzato*, Milano, F. Angeli, estratto da "Economia Pubblica", n. 4, aprile 1977.

particolareggiati di esecuzione. Come se – è stato riconosciuto più tardi – le norme di attuazione rigorosamente formulate nella legge che approvava il piano, che fissavano le diverse possibilità di edificazione e la tipologia delle abitazioni nelle varie zone della città, i rapporti fra le altezze degli edifici e la larghezza stradale, le altezze massime, il numero massimo di piani, le dimensioni dei cortili e degli spazi interni, ecc., non potessero comunque valere di per se stesse, o un regolamento edilizio avesse potuto essere difforme o in contrasto con esse³².

Quasi tutti i critici del piano '46 convengono sulla infondatezza delle sue premesse e sulle fatali conseguenze che ebbe la liquidazione di fatto del p. r. g. del '39, che finì col creare uno stato di confusione legislativa che sarà alla base della selvaggia speculazione edilizia degli anni '50³³.

Nel loro saggio, De Lucia e Iannello hanno evidenziato i punti qualificanti della relazione che accompagnava gli elaborati tecnici e statistici del piano del '39, di cui i due autori sottolineano, la grande modernità, qualificando all'inverso come *anacronistico* quello del '46.

Quel piano aveva saputo dare una risposta organica a tutti i problemi fondamentali della città di Napoli: quello edilizio (sovrappollamento e densità di popolazione spaventosi, disastrose condizioni igienico-sanitarie, ecc.), quello del traffico (assenza di una ossatura stradale che consentisse una razionale comunicazione tra i quartieri), il problema ferroviario (penetrazione del fascio di binari che divideva in due settori la città); il problema artistico e monumentale, quello regionale turistico, l'infelice dislocazione degli insediamenti industriali rispetto alle vie di comunicazione, e così via.

Precorrendo i tempi e anticipando moderne concezioni urbanistiche e legislative, il complesso di tali problemi fu affrontato nel quadro di una

³² Il testo della legge n. 1208 del 29 maggio 1939: "Approvazione del piano generale di massima edilizio della città di Napoli e delle relative norme di attuazione", è riprodotto nel numero citato di "Urbanistica", pp. 81-82 e in G. De Luca, *op. cit.*, pp. 221-227.

³³ "Una valutazione indubbiamente frettolosa ed approssimativa, scarsamente motivata ed in buona parte iniqua – ha scritto Alessandro Dal Piaz, *op. cit.*, p. 17 – Quello del '39 può ritenersi il miglior piano che Napoli abbia avuto nella sua storia [...]. Ingiustamente trascurato dalla letteratura urbanistica italiana e quasi ignorato dagli ambienti accademici e professionali napoletani, è stato visto dai costruttori, e quel che è peggio, dalle amministrazioni cittadine, soltanto come un ingombrante ostacolo da rimuovere ad ogni costo e comunque da lasciare inottemperato e inosservato".

pianificazione di livello regionale, a cui avrebbero dovuto corrispondere le soluzioni adottate al livello cittadino.

Questo a cominciare dal problema del traffico, per il quale, respingendo la soluzione *radiocentrica* in cui tutto converge in un solo punto e le comunicazioni tra i quartieri costringono a lunghi percorsi anulari esterni o a faticosi attraversamenti del centro cittadino, si postulava un sistema che, potenziando al massimo la rete regionale e provinciale a monte della città, riducesse al minimo il traffico di penetrazione nel centro storico.

Quando all'edilizia la relazione sottolineava come la crescita della città a macchia d'olio, compatta e senza interruzioni, fosse la causa più grave del soffocamento della città, sotto ogni profilo, igienico, sociale ed economico.

A questa disposizione concentrica, chiusa, si opponeva un decentramento di tipo *stellare* dell'abitato, con quartieri staccati gli uni dagli altri, intramezzati da zone libere, da parchi, da campagna, ciascuno con una propria fisionomia urbanistica, ben collegati tra loro.

Il piano disegnava quattro grandi zone di espansione edilizia, alla periferia della città, vincolando a zona agricola i settori intermedi, "in modo da garantirne la conservazione come polmoni necessari al respiro urbano":

1. L'area litoranea, alle pendici del Vesuvio, comprendente i comuni di Portici, Resina e San Giorgio a Cremano.

2. Un'area "urbano-agricola" a nord del Parco di Capodimonte (comprendente i comuni di Secondigliano, Miano, Mianella, Piscinola, Marianella, S. Pietro a Patierno).

3. Una area agricola con quartieri estensivi suburbani a Soccavo e a Pianura.

4. Fuorigrotta e Bagnoli.

A fianco degli interventi di diradamento edilizio, "cauto, accurato, preciso, che lascia inalterata dove possibile la struttura generale del quartiere, conservando quanto vale la pena di essere conservato, migliorando quanto è suscettibile di restauro e distruggendo invece tutto ciò che si oppone alla vita sana del quartiere" (così recitava la relazione del piano) si prevedeva il completamento di altri quartieri urbani più interni (Vomero-Arenella, Fontanelle, Capodimonte) e un nuovo grande quartiere edilizio, ove avrebbe trovato posto il "centro degli affari", ottenuto

con l'arretramento della stazione ferroviaria e la valorizzazione delle aree dismesse.

Si prevedeva infatti – il piano fu approvato nel '39 con l'esclusione di quest'ultimo progetto e di quello della costruzione della città universitaria nella zona dello Scudillo (che restava così priva di disciplina urbanistica) – di arretrare di circa 2 Km. ad est il fascio dei binari che staccandosi dalla linea ferroviaria nord-sud penetrava nel corpo della città, trasformando lo scalo di Napoli in stazione di transito. Questa sarebbe stata collegata con altre stazioni intermedie della metropolitana e con le ferrovie secondarie, realizzando così un razionale riordinamento integrato che avrebbe eliminato l'inconveniente dell'allontanamento della stazione.

Data la validità di un tale strumento urbanistico, compito delle amministrazioni democratiche – questa la conclusione di De Lucia e Iannello – avrebbe dovuto essere quello di procedere alla redazione dei piani particolareggiati tenendo conto in tale sede delle distruzioni e delle necessità sopraggiunte e, ove necessario, di procedere anche a modifiche del piano del '39.

Era stata questa, né più e né meno, la tesi sostenuta dal Collegio degli Ingegneri nel 1946, a Napoli in posizione del tutto isolata³⁴. Tesi che solo più tardi (troppo tardi), sul finire degli anni cinquanta comincerà a trovare considerazione e autorevolezza, anche tra i liquidatori del vecchio piano.

Nel '61 aveva scritto Carlo Cocchia:

In attesa dell'approvazione del nuovo p. r., l'unico legittimo atteggiamento delle Amministrazioni comunali sarebbe stato quello di attenersi scrupolosamente al p. r. del '39, concedendo soltanto le licenze di costruzione consentite da questo, che non risultassero però in contrasto con il piano del '45-46. Viceversa tutte le Amministrazioni, compresa quella che aveva adottato il piano del '45-46, concessero le licenze di costruzione e di ricostruzione in base al regolamento edilizio del '35, negando in un primo tempo quelle in contrasto con il nuovo p. r. ma

³⁴ Si veda l'articolo di Camillo Guerra nel primo numero di "Napoli Nuova": *I grandi problemi tecnici artistici ed urbanistici napoletani*, pp. 7-16 e, inoltre, L. Piccinato, *Una storia di occasioni mancate. Il destino urbanistico di Napoli*, apparso in "Italia Cronache", 1 febbraio 1970, e riprodotto in F. Malusardi, *Luigi Piccinato e l'urbanistica moderna*, Roma, Officina edizioni, 1993, pp. 391-400, che a nostro parere rappresenta un'autorevole conferma di tutta l'azione svolta dal Collegio dal '46 al '66.

successivamente non negandone più alcuna che rispondesse alle prescrizioni del r. e. del '35, già abrogato dal decreto di approvazione del piano del '39, ed infine concedendo licenze in deroga a queste ultime norme³⁵.

Una analisi condivisa, nell'articolo che già abbiamo citato, da Giulio De Luca (un "pentito" per sua stessa dichiarazione):

Contro ogni logica fu deciso che si abbandonasse il piano del '39, definito "fascista" e lo si sostituisse con un nuovo piano "democratico". Perché il piano del '39 fosse particolarmente un piano "fascista" e perché quello nuovo, che avrebbe tratto la sua validità dalla legge urbanistica fascista del 1942, potesse definirsi democratico, non è facile capire.

È molto probabile che il piano del '39 fosse del tutto ignorato ed è certo che non fu esaminato con sufficiente approfondimento da coloro che dovevano prendere la decisione di confermarlo o di modificarlo oppure di sostituirlo con un nuovo piano.

Fu presa una decisione aprioristica, non ponderata [...].

Il Comune di Napoli, con la decisione affrettata di sostituire il piano del '39 con un nuovo piano, diede di fatto l'avvio, sia pure involontariamente, alle più spregiudicate operazioni sulla città.

Il piano regolatore, spedito a Roma per le necessarie autorizzazioni, rimase per quattro anni nelle "sedi competenti"; ciò contribuì a determinare una situazione legislativa equivoca, tra norme sospese e non ancora autorizzate, favorendo una ricostruzione disordinata, che non poteva certo essere procrastinata in quelle condizioni di emergenza.

Solo nel febbraio del 1950, come vedremo, il Consiglio Superiore dei LL. PP. rinviò il piano al Comune di Napoli con la richiesta di radicali modifiche ed integrazioni.

³⁵ C. Cocchia, *op. cit.*, pp. 175-177. Così anche A. Venditti, *op. cit.*, pp. 211-233: "Il piano regolatore del 1946 presentava anch'esso, come i precedenti, utopistiche previsioni di sviluppo poco legate alla concreta realtà dell'area depressa; e assai più utile sarebbe stato, se lo si fosse voluto, dati i prevedibili ritardi della burocrazia e la diversità di opinioni, che il Comune avesse adottato delle severe norme transitorie, in attesa della approvazione, applicando il regolamento edilizio esistente o adottandone uno più aggiornato, ma agendo, comunque, con severità e urgenza. Tutto ciò non è avvenuto: al contrario, anzi, si è spesso giocato sugli equivoci rilasciando scandalose licenze edilizie o si è temporeggiato per creare il *fatto compiuto*".

Il "piano di ricostruzione" e la Via Marittima

In forza del D. L. L n. 154 del 1° marzo 1945 sui comuni danneggiati dalla guerra e del decreto n. 673, 20 agosto 1945 del Ministero per i LL. PP. che includeva Napoli nell'elenco dei comuni che dovevano predisporre piani di ricostruzione (limitatamente ai quartieri Porto, Mercato e adiacenze), l'Amministrazione Fermariello, con delibera del 7 settembre 1945 n. 22, approvò un piano elaborato da una Commissione interministeriale e da una Commissione nominata dall'Amministrazione comunale di Napoli, diretta dagli architetti Filippone e Cosenza.

Diversamente dai piani regolatori, i *piani di ricostruzione* consentivano ai comuni più gravemente danneggiati dalla guerra di avviare i più urgenti lavori di ricostruzione edilizia, potendo ricorrere a procedure semplificate per le espropriazioni, all'intervento finanziario diretto dello Stato, ed anche a particolari facilitazioni fiscali.

Per tale ragione la sistemazione prevista per i quartieri Porto, Pendino e Mercato fu stralciata dal progetto di piano regolatore e riproposta come piano di ricostruzione, ritenendola come tale immediatamente operante.

Sembrò quella la via per ottenere subito consistenti finanziamenti statali: non a caso anche i "comunisti" più... agnostici non esitavano a chiamare il piano di ricostruzione della Via Marittima, la via *del Signore o della Provvidenza!*

Il progetto si basava su tre idee-guida complementari: l'ampliamento dell'area portuale (considerato prioritario per lo sviluppo avvenire della città) nel tratto tra Piazza Municipio ed i Granili (pontile Vigliena); la costruzione di una nuova strada tra la città e il porto, sostituendo la vecchia via della Marina con una nuova grande arteria, l'attuale "Via Nuova Marina", il cui tracciato era previsto inizialmente in 3.300 metri di lunghezza per una larghezza di 60 m.; la totale ristrutturazione e ricostruzione degli adiacenti quartieri Porto, Mercato e Pendino, che risultavano tra i più colpiti dalle azioni belliche (vedi figura 1).

Si prevedeva dunque di demolire in un'area di circa 300.000 mq. tutto il tessuto di edifici esistenti tra il corso Umberto I (il "Rettifilo") e il porto, compresi gli edifici costruiti col Risanamento agli inizi del secolo risparmiati dalle bombe e ancora in buone condizioni, facendo sloggiare,

data l'altissima densità abitativa di quei quartieri popolari, quasi 100.000 abitanti!³⁶

Con ciò – ha scritto disinvoltamente Isabella – si cercò di superare tre esigenze "tutte primarie, in ogni tempo a Napoli": potenziare le fonti di attività produttive con l'ampliamento del porto, assicurare la casa ai tanti che ne avevano bisogno, dar lavoro ai disoccupati (in quel tempo accresciuti in maniera preoccupante per la paralisi delle industrie e per il ritorno dei reduci).

La soluzione prevista per il porto era stata propugnata da una commissione speciale "per la compilazione del piano di ricostruzione e di riattivazione del porto di Napoli", nominata dal Ministero dei LL. PP. con decreto n. 3561 del 24 marzo 1945. Presieduta in un primo tempo da Cesare Ricciardi, presidente per la ricostruzione industriale e commissario al Banco di Napoli, e poi dall'on. Epicarmo Corbino, tale commissione era composta oltre che da tecnici e esperti dei vari enti interessati (Genio civile, FF. SS., Ente autonomo del porto, ecc.) dai rappresentanti dell'Unione degli industriali di Napoli (Nicola Rivelli), della Camera di commercio (Stefano Brun) e degli armatori (Pasquale Mazzarella)³⁷.

I compiti affidati a tale commissione consistevano: a) nel prevedere le opere di ricostruzione in accordo alle necessità dei traffici ed a quelle maggiori possibilità di sviluppo derivanti dalla disponibilità di aree con-

³⁶ "Poiché un primo tracciato – scrisse l'ing. Gaetano Basso, *op. cit.*, p. 460 – pur risolvendo il problema con maggior larghezza, avrebbe imposto l'abbattimento di parecchi fabbricati in parte utilizzabili, aggravando la crisi degli alloggi nella quale si dibatte la nostra città [corsi-vo nostro], la Commissione si fermò con giudizio favorevole su di una variante proposta dalla stessa amministrazione comunale, tendente a ridurre a 300.000 metri quadrati le aree precedentemente destinabili al porto, sufficienti, tuttavia, a risolvere il problema ferroviario e quello della viabilità entro l'ambito portuale." Non si può dire mancasse, in quel progetto che investiva l'area più popolata della città, il tanto auspicato "coinvolgimento delle masse". Viene in mente al riguardo una delle tante fotografie di Mimmo Jodice sulla Napoli derelitta in cui, alle spalle di due sorridenti scugnizzi, capeggiava su uno scalcinato muro la scritta di mano anonima: *Occupiamoci del piano regolatore prima che il piano regolatore si occupi di noi!*

³⁷ Cfr. *Il nuovo piano regolatore*, "Risorgimento", n. 199, 13 maggio 1945. L'illustrazione del piano fatta dall'ing. Isabella non fu accolta unanimemente: fu criticata dall'ing. Michele Lambo (*Il nostro porto*, 30 maggio 1945) a cui replicò lo stesso Isabella (*L'ampliamento del porto*, 8 giugno 1945) sul medesimo giornale, a cui seguì una schermaglia giornalistica tra il "Domani d'Italia" (che invitava la Commissione a stare coi piedi in terra) e la "Voce" (9 e 10 giugno 1945). Si vedano anche gli impegni dichiarati da G. Romita, Ministro dei LL.PP., che aveva visitato Napoli il 6 e il 27-28 agosto, nell'articolo: *Presente e avvenire del porto di Napoli*, "La Voce", n. 228, 28 settembre 1945.

tigue al porto; b) nel tracciare il programma di esecuzione dei lavori in relazione alle disponibilità finanziarie e alla graduale ripresa dei traffici; c) nel presentare proposte per la ottimale organizzazione dei servizi portuali.

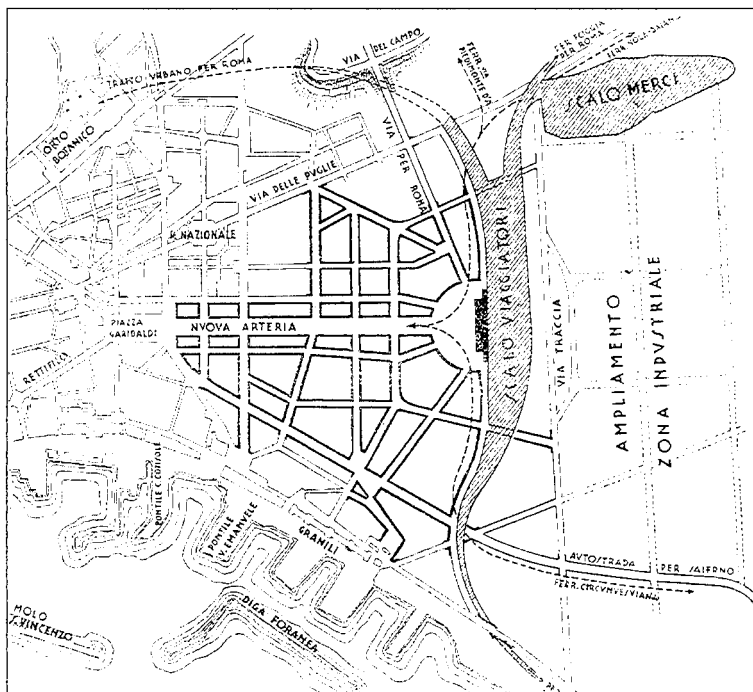
Il problema del porto era indissolubilmente legato a quello del suo collegamento con le grandi arterie di traffico nazionali, quindi con la viabilità cittadina e la rete ferroviaria.

La linea ferroviaria a binario unico che collegava il porto alla linea Napoli-Salerno era costituita da cinque binari costituenti il fascio di ricevimento e partenza treni dalla stazione di Porta di Massa.

Da tale stazione venivano serviti direttamente tutti i moli e le calate dal molo Angioino alla calata Marinella (mentre il pontile Vittorio Emanuele ed i successivi fino al pontile Vigliena erano serviti da un'altra linea indipendente). La linea, che veniva utilizzata promiscuamente sia per il traffico fra il porto e le stazioni sia per i numerosi stabilimenti industriali con essa collegati (Feltrinelli, AGIP, Officina F.S. Granili, Manifattura Tabacchi, ecc.), si era rivelata, oltreché sovraccarica, lenta, insufficiente per le possibilità di movimento della stazione di Porta di Massa e le manovre di scambio con i diversi pontili. D'altro lato le esigenze di spazio dei trasporti marittimi e dei relativi servizi di supporto premevano per ridurre al minimo le aree da riservarsi ai servizi ferroviari.

Già abbiamo detto che la commissione che elaborò il p. r. g. del '39 aveva previsto di spostare di 2 chilometri ad oriente la stazione ferroviaria centrale che col relativo fascio di binari tagliava la zona urbana in due, e conseguentemente di traslocare al di là di tale nuova posizione la zona industriale. Ne sarebbe risultato un guadagno di aree per l'espansione del centro urbano verso est e sarebbero state facilitate le comunicazioni che dal nord (Capodichino) scendevano verso il porto³⁸.

³⁸ Il progetto è chiaramente illustrato con alcuni grafici da Camillo Guerra su "Napoli Nuova", nell'articolo già citato.



Progetto di arretramento della stazione centrale (1936)

Tale progetto fu respinto dall'Amministrazione ferroviaria che nel '39 predispose un piano di riordinamento della rete che prevedeva:

1) La creazione di un apposito parco binari per i trasporti interessanti il porto in località Traccia a Poggioreale, a fianco degli esistenti impianti ferroviari di Napoli Smistamento;

2) La costruzione di una nuova linea a doppio binario fino alla testata orientale del porto, a fianco della vecchia che avrebbe servito solo gli stabilimenti collegati;

3) La costruzione di una nuova stazione alla periferia orientale del porto, presso i Granili, mentre la stazione di Porta di Massa, collegata alla nuova con un doppio binario di corsa, avrebbe mantenuto gli impianti esistenti, sufficienti ad assicurare un rapido collegamento con la zona portuale tra il molo Angioino e la calata Marinella. I lavori, già iniziati, furono sospesi nel '43, per il sopraggiungere della guerra.

Anche per gli impianti ferroviari, dopo i massicci bombardamenti degli anglo-americani, catastrofica fu l'opera dei guastatori tedeschi a protezione della ritirata del grosso delle loro truppe. Il sabotaggio fu eseguito in maniera scientifica: oltre all'impiego di mine per distruggere gallerie, ponti, deviatori, ecc. furono adoperate speciali macchine ad aratro per estirpare le traversine dei binari, distruggendo oltre il 70% dei binari di corsa e il 50% di quelli di stazione.

I danni, a Napoli e provincia, furono quantificati nella misura seguente:

1) Tratti a doppio binario distrutti: Km. 310; tratti a semplice binario distrutti Km. 722; deviatori distrutti: n. 2.100.

2) Stazioni distrutte: 25; stazioni danneggiate: 67.

3) Opere in muratura crollate: 271; opere in ferro crollate: 69³⁹.

Di fronte a tale disastro i tecnici che ebbero l'incarico di stendere il nuovo piano regolatore nel '45 vagliarono le possibilità di riprendere la proposta di spostamento della stazione centrale del 1939, ma questa fu ancora una volta scartata dall'amministrazione delle FF. SS., e così il progetto di riordino ferroviario – considerato "acefalo" senza la premessa dello spostamento della stazione – venne abbandonato.

Avendo poi prevalso il principio di ricostruire gli stabilimenti industriali immediatamente, là dove erano distrutti, "per dar lavoro agli operai", non restava che riprendere il movimento ferroviario nella dislocazione esistente, risolvendo il problema del traffico stradale dal nord col porto con un sovrappassaggio dei binari e ampliando la vecchia via della Marina.

Non si può fare a meno di rilevare come, nel fare di necessità virtù, uno degli estensori del nuovo piano non esitasse a difendere le scelte adottate come rispondenti ai più moderni dettami urbanistici, ventilando

³⁹ *Napoli 1945-55*, cit. Secondo questa fonte la ricostruzione degli impianti ferroviari fu ultimata nel 1949. Furono spesi 4 miliardi e 185 milioni per le opere d'arte, 5 miliardi e 835 milioni per i fabbricati, circa 7 miliardi per l'armamento. In totale 16 miliardi e 940 milioni.

soluzioni che, lette alla luce di quanto poi è avvenuto, lasciano interdetti. La posizione centrale della stazione ferroviaria rispondeva ora "ad un principio ormai acquisito dell'urbanistica moderna" (il suo spostamento avrebbe danneggiato il turismo!), e, equivocando poi lo *zoning* (nel quale è essenziale il rapido collegamento tra i quartieri) con zone dell'abitato rese comunicanti dal taglio della ferrovia, l'arch. Domenico Filippone (docente universitario e membro della Commissione del p. r.) scriveva:

Qualche nostalgico della soluzione dello "spostamento" allo Sperone, dice che con la soluzione adottata i quartieri di abitazione non potranno più espandersi ad Oriente. Su tale questione è bene intendersi definitivamente. L'urbanistica moderna è risolutamente contraria a queste espansioni continue dell'agglomerato urbano cosiddette a "macchia d'olio", dannose specialmente all'igiene e al traffico [...]. *Vogliamo far correre un simile pericolo alla nostra città, che invece può espandere i propri quartieri di abitazione nelle verdi, serene, assolate colline che circondano Napoli? Vogliamo moltiplicare per dieci quel triste rione del Vasto, quando possiamo invece creare quartieri ridenti come Vomero e Posillipo?*⁴⁰.

La sottolineatura dell'ultima frase è nostra.

Il piano regolatore del '46, oltre alla ricostruzione dei quartieri distrutti, aveva preventivato lo studio di "zone di espansione in tutte le direzioni possibili": anche Posillipo venne considerata zona di espansione residenziale per 72.751 abitanti, prevedendo lottizzazioni di tipo estensivo in cinque zone⁴¹.

Il progetto di "ricostruzione" dell'abitato (vedi figura 2) fu opera di Luigi Cosenza⁴².

Nella zona fra Piazza Municipio ed il Carmine si sviluppava l'area più strettamente urbana del progetto, caratterizzata da una rete di lotti

⁴⁰ D. Filippone, *Problemi della città. La sistemazione ferroviaria*, "Risorgimento", n. 284, 8 dicembre 1946.

⁴¹ "Viene così introdotto il concetto abbastanza originale di "espansione panoramica", osserva con ironia De Lucia e Iannello, che anche per questo aspetto citano l'opposizione al piano regolatore del Collegio Ingegneri e Architetti di Napoli notificata all'amministrazione comunale di Napoli il 26 maggio 1946: "Posillipo, considerato alla stregua di ogni altro terreno, zona di ampliamento! Occorre, al contrario, che la collina di Posillipo non sia ulteriormente deturpata, e che venga mantenuta nello stato in cui si trova", V. De Lucia, A. Iannello, *op. cit.*, p. 16.

⁴² Si veda la testimonianza di A. Belli, in *L'altro dopoguerra*, cit., p. 454.

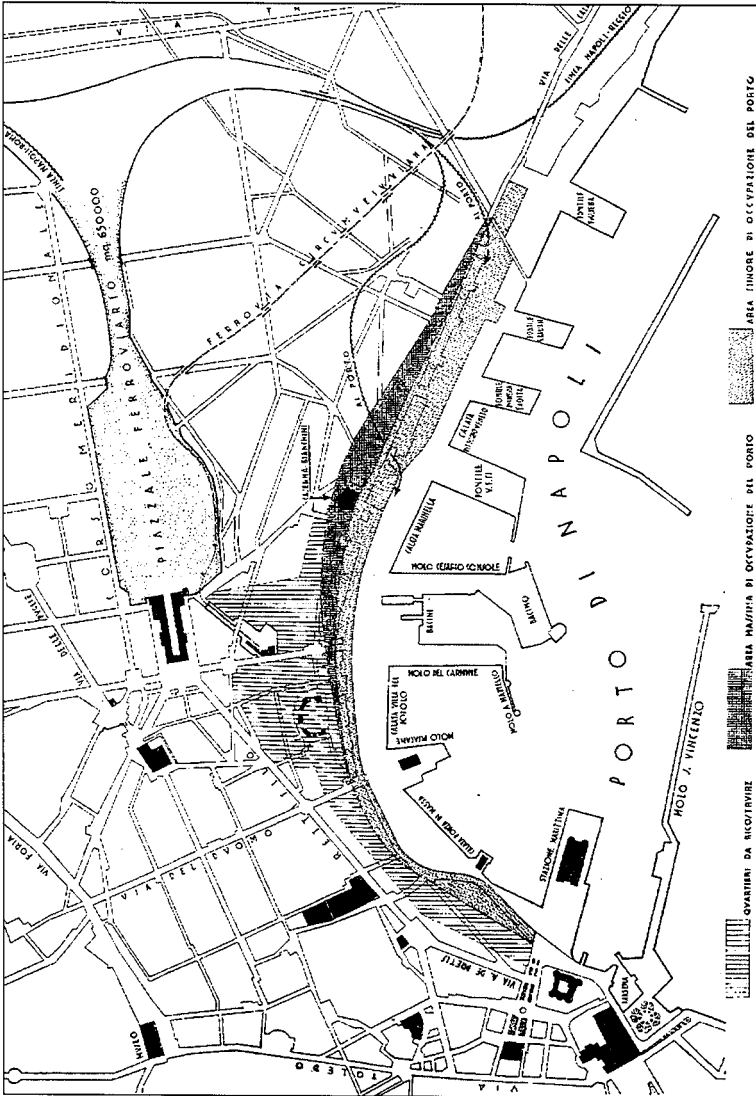


Fig. 1: Area del piano di ricostruzione (1946)

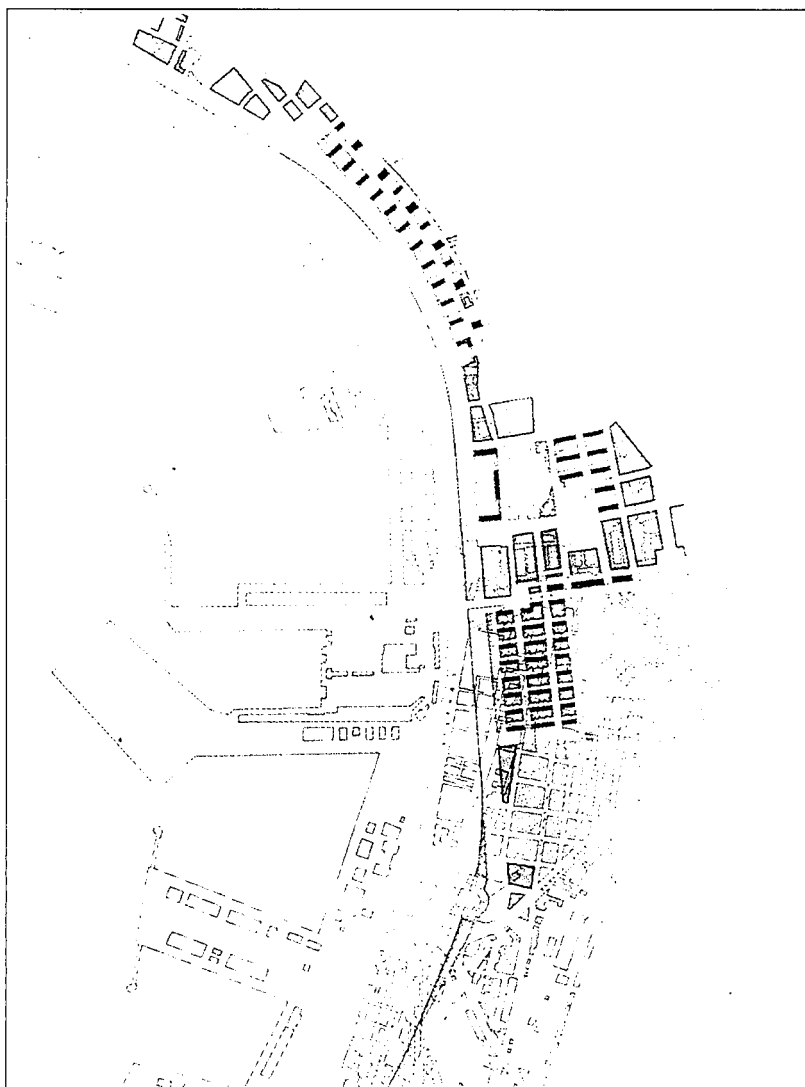


Fig. 2: Piano di ricostruzione: progetto dell'abitato di L. Cosenza

regolari, quadrati o rettangolari disposti a scacchiera lungo l'asse litoraneo, ognuno interamente coperto da una piastra ad uno o due piani, su cui si innalzavano torri lamellari fino a sessanta metri di altezza, prevedendo la costruzione di 14.000 nuovi vani:

Sulla nuova via Marittima si affaccia il centro commerciale della città in logica continuità storica ed urbanistica con la creazione del retrostante Rettifilo. Questo deciso spostamento del centro commerciale oltre a dare energico impulso alla spinta urbana verso oriente (cioè verso l'unica direzione ove la città può trovare spazio) decongestiona l'asse di via Toledo, lungo il quale si trova erroneamente indirizzato lo sviluppo del centro cittadino [...]. Il profilo dei fabbricati sul grande tronco urbano della via Marittima è concepito con blocchi edilizi piuttosto bassi ed orizzontali ai due estremi in modo da dare rilievo alle due storiche e slanciate moli del Maschio Angioino e del campanile del Carmine e, nel tratto centrale, con una serie di edifici a sviluppo verticale, i quali oltre a spezzare la monotonia di una palazzata continua lunga chilometri, permettendo nel contempo l'afflusso nel vecchio centro della vivificante aria del mare, compensano le perdite dovute all'ingrandimento del porto⁴³.

Con analoghi criteri architettonici, era prevista la ricostruzione dell'antico Borgo Loreto, nella zona fra il Carmine ed i Granili, ove si localizzava la parte più commerciale del porto, in direzione della zona industriale.

Tra gli storici dell'architettura napoletana il progetto della Via Marittima ha collezionato aspre censure. "Senz'altro negativo" è stato il giudizio di Arnaldo Venditti:

Il piano non soltanto consente grattacieli di 18 piani (vedi quello della Soc. Sud Italia), ovvero edificazioni per un'altezza di circa 12 piani a cortina ininterrotta e per molte decine di metri di lunghezza (vedi edificio Ottieri in piazza del Carmine), ma sottrae, nella sua ultima edizione, i 300.000 mq. che in un primo tempo si assegnavano al porto per ampliare le attrezzature esistenti. Inoltre, nel redigere questo piano, non si tenne conto della occasione che si presentava a progettisti e amministratori per eliminare il lamentato monocentrismo urbano: l'attrezzare lungo la via Marittima un nuovo centro di affari avrebbe evitato l'addensarsi di funzioni e di traffici nel rione Carità dove, invece, si preferì ampliare il centro direzionale esistente; e va anche segnalata la responsabilità degli architetti autori del piano che allinearono sull'ampia strada una serie di orrendi blocchi multipia-

⁴³ Dalla relazione al p. r. g. di Napoli, in parte riprodotta in: L. Cosenza, *L'Opera completa*, Napoli, Electa, 1987, p. 132.

ni, senza alcun concetto compositivo rispetto all'immediato retroterra, mentre realizzarono un'assai maggiore concentrazione di abitanti⁴⁴.

Talvolta le critiche sono mitigate dal riconoscimento del valore dell'opera complessiva e dell'impegno civile di Luigi Cosenza:

Si congiungevano ibridamente, in tale progetto di ricostruzione intesa come rinnovo urbano, giuste esigenze generali di promozione dello sviluppo portuale con tentativi di dare risposta al drammatico problema abitativo del primo dopoguerra frettolosamente indirizzati verso l'intensificazione edilizia e con schematiche adesioni ai più superficiali canoni dell'architettura razionalista, né va dimenticata la pratica assenza di spazi pubblici e di uso pubblico diversi dalle semplici superfici stradali⁴⁵.

Il fallimento del progetto è verificabile *de visu*. Ancora oggi, la via Marina offre al visitatore lo stesso "desolante spettacolo" di cantieri aperti a fianco di ruderi di guerra descritto pochi anni fa da Renato De Fusco:

Tale piano, ispirato agli schemi dell'urbanistica razionalista ed indifferente alle preesistenze storiche ed ambientali, tenne per lungo tempo divisa la parte migliore dei tecnici napoletani e fu attuato unicamente lungo la via Marittima, dove era prevista una serie continua di edifici alti, a sua volta realizzata solo parzialmente. Infatti le nuove costruzioni, a causa della proprietà estremamente frazionata, sono sorte soltanto laddove è stato possibile formare dei comparti; cosicché ancora oggi la via Marittima offre il desolante spettacolo di pseudograttaceli affiancati da vecchi edifici sinistrati dalla guerra e rimasti allo stato di ruderi. Ma, oltre questo squallido quadro, emblematico della nostra urbanistica di miseria e di cavilli legali, si deve proprio all'errata impostazione del piano della via Marittima la legittimità di edifici come quello della Flotta Lauro, della Sud Italia e di vari caseggiati fino a quello costruito da Ottieri su piazza Mercato, vicino alla porta del Carmine "rovinando i rapporti dell'unica piazza architettonicamente conclusa che vi fosse a Napoli"⁴⁶.

⁴⁴ A. Venditti, *Breve storia dei piani regolatori*, in *Napoli dopo un secolo*, cit., p. 223.

⁴⁵ A. Dal Piaz, *op. cit.*, p. 26. Dello stesso autore si veda il saggio *Le mani sulla città*, in: *Cinquant'anni di urbanistica in Italia 1942-1992*, a cura di G. Campos Venuti e F. Oliva, Bari, Laterza, 1993, pp. 259-256.

⁴⁶ R. De Fusco, *Architettura e urbanistica dalla Napoli contemporanea ad oggi*, in *Storia di Napoli*, vol. X, p. 326. L'ultima frase citata è di R. Pane, *Napoli d'oggi*, in *Documento su Napoli*, Edizioni di Comunità, 1958, p. 9.

È tuttavia interessante notare come, ancora in occasione della presentazione della mostra retrospettiva dedicata a Luigi Cosenza dalla Facoltà di architettura dell'Università di Napoli nel 1987, tra gli stessi colleghi e studiosi della sua opera quel progetto suscitasse giudizi diversi, anzi opposti.

Non erano affatto "utopiche" le proposte formulate da Cosenza nel piano del '46 – ha scritto Salvatore Bisogni: semmai furono "eretiche" (e per questo furono bocciate), in quanto proponevano una trasformazione di Napoli in senso produttivo-industriale, la sola che avrebbe consentito alla città di recuperare il suo ruolo di capitale della regione e del Mezzogiorno. La rivalorizzazione del cuore commerciale della città era indissolubilmente legata al riassetto urbanistico e territoriale dell'area antistante il porto, dove non rimaneva, dopo le distruzioni di guerra, che "il simulacro dei vecchi quartieri mercantili". L'obiettivo primario indicato dal progetto era di organizzare un nuovo rapporto tra il mare e il centro storico della città, mutando l'impianto morfologico dei quartieri compresi tra il mare e il Rettifilo, storicamente definito da una disposizione degli isolati e delle principali strade parallela alla linea della costa, lasciando pochi varchi verso il mare:

Li dove il vedutismo delle rappresentazioni marinare della città aveva celebrato le ingannevoli "sfumature" del "presepe" napoletano si rendeva necessario avviare un principio d'ordine, costruendovi una base sicura, ma anche trasparente e non più banalmente chiusa con l'ennesima cortina.

La soluzione architettonica adottata – corpo basso quadrangolare di tre piani, con le torri sovrapposte, sfalsate e di differenti altezze (a secondo della dimensione stradale) – non solo corrispondeva ad una scelta ricorrente nei progetti e nelle realizzazioni di molti maestri dell'architettura moderna (Mies, Le Corbusier, Hilberseimer, Terragni, Bottoni, Samonà), ma, in quanto sintesi delle risposte ai problemi reali in campo (limitata disponibilità di suolo, alta densità di affollamento, molteplicità di funzioni delle costruzioni), costituiva un contributo originale a tale tradizione⁴⁷.

⁴⁷ Cfr. S. Bisogni, *Il contributo alla cultura del piano a Napoli*, in L. Cosenza, *L'opera completa*, cit., pp. 30-47.

Un analogo giudizio positivo ha espresso nella medesima occasione l'urbanista Giovanni Astengo:

Il piano della Marittima, per la parte realizzata, offre a distanza di decenni la dimostrazione del vigore di una soluzione radicale, che cancellati senza nostalgie e tentativi di ripristino i residui di un frantumato "pittresco" preesistente, imprimeva, in quel tratto di affaccio a mare, chiari segni di una volontà di rinnovamento urbano⁴⁸.

Severo invece il giudizio di Cesare De Seta, convinto che non fosse l'urbanistica la vera vocazione di Cosenza. Il piano del '46 nasceva, nelle sue linee contraddittorie, da una confusa valutazione delle risorse urbane:

Il piano di ricostruzione di via Marina era figlio malnato dell'urbanistica razionalista, sul modello di "Milano verde" per la zona Sempione-Fiera progettato da Pagano, Albini ed altri architetti nel '38 [...]. Modello che assai male si adattava alle condizioni della Napoli antica ed al suo *sky-line*⁴⁹.

Premesso che quel che si era andato realizzando lungo la via Marina era cosa del tutto diversa dal progetto di Cosenza, Pasquale Belfiore ne ha rilevato vizi e virtù da un punto di vista strettamente architettonico:

L'impostazione del piano è tutta interna al razionalismo nella sua accezione funzionalista, espresso dagli schemi a scacchiera, dall'orientamento dei fabbricati e dall'insistenza sulla ventilazione degli spazi urbani. Del resto, nella cultura architettonica italiana del dopoguerra, gli unici riferimenti più avanzati sul tema del progetto urbano vengono ripresi dalle teorie del razionalismo tedesco sugli alloggi, Gropius prima di tutti, e dal Le Corbusier del *Plan Voisin* per Parigi del 1925. A quest'ultimo avevano fatto già dichiaratamente ricorso lo stesso Cosenza con uno studio urbanistico dal titolo *Neapolis* (1936) e Giuseppe Samonà con un progetto (non realizzato) per la sistemazione del quartiere Lavinaio (1945)

⁴⁸ G. Astengo, *L'attività urbanistica, ibidem*, p. 26.

⁴⁹ C. De Seta, *Dalla Mitteleuropa al Mediterraneo, ibidem*, p. 62. In tale scritto si ricorda che "Il grande oppositore delle linee programmatiche proposte dal p. r. g. per Napoli fu l'ingegnere Amedeo Bordiga: già tra i fondatori del Partito Comunista, poi espulso, fu tra le figure politiche e professionali più rappresentative – quantunque isolatissime – di quegli anni". Di De Seta, autorevole studioso di Napoli e della sua storia urbana (*Napoli*, Bari, Laterza, 1999, che si ferma però alle soglie del '900), si veda: *Città, territorio e Mezzogiorno d'Italia*, Torino, Einaudi, 1977, in particolare il saggio: *Le sventure urbanistiche di Napoli*, pp. 67-84.

[...]. Proprio dall'applicazione delle idee corbusiane deriva la parte più discutibile del piano e cioè l'adozione della scacchiera, indifferente alla trama urbana d'origine medioevale, e il destino riservato ai monumenti collocati lungo il tracciato. Meglio risolto invece il fronte sulla strada che crea una sorta di moderna murazione al retrostante centro antico mediante la compatta allitterazione del medesimo tipo edilizio⁵⁰.

Un aspetto negativo del progetto della Via Marittima, che gli storici dell'architettura o dell'urbanistica tendono ad ignorare, ma che fu allora protestato con forza, è stato ricordato da De Lucia e Iannello: quel piano, "ispirato alle fantastiche visioni di una Napoli americanizzata", semplicemente cancellava, in cambio di un futuro "industriale" del tutto ipotetico, il tessuto socio economico esistente in quei quartieri:

Il Collegio ingegneri ed architetti si oppose anche al tentativo di trasformare in zona residenziale tutte le adiacenze di piazza Mercato "naturale sede del grande commercio napoletano, da cui trae il profitto maggiore il numerosissimo artigiano" denunciando che "l'abolizione o il solo spostamento di tale centro commerciale costituisce un vero attentato alla vita stessa di Napoli; in tal modo non solo si mira alla distruzione del commercio napoletano, ma delle sorgenti stesse del lavoro per il vero, reale effettivo proletariato, che in una città come la nostra, dove non vi sono che limitate industrie – ed ora quasi non ve n'è alcuna – è costituito in maggioranza dai modesti ma laboriosi, scrupolosi ed onesti artigiani"⁵¹.

* * *

Dobbiamo ora risolvere il problema formulato da Giulio De Luca nel '58, in *Documento su Napoli*, in questa forma paradossale: "perché e come avvenne che un piano di ricostruzione brutale, che paradossalmente distruggeva anche quello che la guerra aveva risparmiato [...] e che cambiava totalmente il volto di Napoli col mettere in fila una serie di

⁵⁰ *Napoli. Architettura e urbanistica del Novecento*, cit., pp. 81-82. Dei medesimi autori, si veda il saggio di Belfiore: *L'architettura 1945-1965*, pp. 477-496 e quello di Gravagnuolo: *La città tra piani e progetti*, pp. 503-518, in *Fuori dall'ombra. Nuove tendenze nelle arti a Napoli dal '45 al '65*, Napoli, Elio De Rosa, 1992.

⁵¹ De Lucia-Iannello, *op. cit.*, p. 16. Un interessante studio sulla morfologia urbana e sulle attività economiche tradizionalmente svolte nei quartieri in questione è: U. Cardarelli, A. Dal Piaz, *Trasformazioni urbane: il quartiere degli orefici a Napoli*, "Studi di urbanistica", a cura di U. Cardarelli, Dedalo libri, Bari, 1978, pp. 125-153.

edifici a torre lungo l'arco del suo golfo, *fosse difeso dalla parte migliore della cittadinanza ed avversata dalla peggiore*⁵².

Il progetto della Via Marittima sollevò subito e ripetutamente opposizioni da parte di enti e di privati.

Si oppose la Sovrintendenza alle Belle Arti perché il primitivo tracciato della nuova strada comportava l'abbattimento di quanto restava della Caserma Bianchini (di fronte al pontile della Maddalena), opera del Vanvitelli⁵³.

Una forte opposizione venne naturalmente dai proprietari di abitazioni della zona interessata alle demolizioni, alcuni dei quali avevano già ripristinato i loro immobili, utilizzando contributi dello Stato in base alle prime disposizioni sulla ricostruzione, ed ora erano costretti a rivolgersi al tribunale amministrativo per ricorrere al Consiglio di Stato, contro l'approvazione del piano.

Globale, rivolta ai presupposti stessi dei piani predisposti dalla Commissione comunale, prima ancora che alle specifiche soluzioni proposte, fu l'opposizione del Collegio degli Ingegneri e Architetti di Napoli, che in una prima fase trovò un certo eco e consenso nell'opinione pubblica cittadina.

Il Collegio articolò su tre livelli – tecnico, economico, legale – la sua radicale opposizione al progetto.

Da un punto di vista *tecnico*, l'esigenza di ampliamento della zona portuale e dei suoi servizi ferroviari andava posta e risolta non in relazione alla ricostruzione edilizia della città, ma alle prospettive del movimento dei traffici marittimi su scala nazionale e mondiale. Tale richiesta risultava in stridente contraddizione con il restringersi di tutti gli orizzonti della produzione e degli scambi commerciali susseguito alla sconfitta militare e al dissesto dell'economia italiana, e con una situazione internazionale ancora aperta a imprevedibili sviluppi.

Sia per la situazione attuale degli impianti portuali, devastati dalla guerra, sia per la mole dei mezzi finanziari occorrenti, i progetti di ampliamento prospettati erano palesemente erronei e condannati alla irrealizzabilità.

⁵² Riprodotto in G. De Luca, *Napoli, una vicenda*, Napoli, Guida, 1974, p. 72.

⁵³ *In difesa della Caserma Bianchini. Colloquio col Sovrintendente Rosi*, "Risorgimento", n. 191, 18 agosto 1946. I due diversi tracciati sono riprodotti nell'articolo già citato di C. Guerra.

Qualora una espansione del porto si fosse resa in futuro necessaria, essa non avrebbe potuto avvenire che verso oriente, in direzione di S. Giovanni, Portici e oltre. Era quindi del tutto assurdo cercare lo spazio per tale espansione a danno della zona abitata di Napoli, già oltremodo compressa, la cui dotazione edilizia per giunta era stata falciata dalla guerra.

Non c'era dunque motivo di spostare dalla sede attuale il tracciato della comunicazione est-ovest lungo la costa, salvo eliminare qualche strozzatura, con varianti di puro dettaglio.

A causa della sua artificiosità, il progetto in questione aveva posto praticamente il blocco alla ricostruzione delle abitazioni, soprattutto popolari, proprio là dove era più logico ed economico iniziarla, nella zona piana e oltremodo sinistrata di Mercato-Borgo Loreto.

Il valore *economico* dell'area considerata dal progetto – trenta ettari, comprensivi di demanio stradale del Comune e di edifici o suoli privati, di cui il Comune si accollava l'espropriazione – ammontava a parecchi miliardi, che praticamente il Comune erogava a favore dello Stato, ricevendo in contropartita solo poche centinaia di milioni in conto finanziamento lavori. Non solo, la sproporzione tra il costo dell'opera, calcolabile a decine di miliardi, e gli scarsi finanziamenti differiti in diversi esercizi, rinviava ad un tempo indeterminato la possibilità di trasferire il transito dalla vecchia alla nuova sede stradale. Cosicché la vita, non solo di quei quartieri, ma di tutto l'agglomerato urbano, del porto e delle comunicazioni ferroviarie, sarebbe rimasta bloccata per un numero imprevedibile di anni.

In palese contrasto col fine sociale del decreto per la ricostruzione – che mirava a rimettere prontamente in funzione tutte le risorse devastate dalla guerra – si immobilizzava in tal modo un valore di decine di miliardi, aggiungendovene molti altri coi lavori da eseguire, e per decine di anni si paralizzava l'utilizzazione di tutta questa ricchezza.

Sul piano *legale*, infine, il decreto per la ricostruzione poteva essere applicato con una diversa ripartizione di aree tra demanio comunale e proprietà di privati, e, al limite, prevedendo un ampliamento dell'abitato, non certo una decurtazione di isole abitate, ancora vitali.

Lo stesso decreto enunciava il principio che ogni piano di ricostruzione aveva valore di piano particolareggiato e doveva inquadarsi nel piano regolatore generale vigente per legge: nel caso in questione il piano di ricostruzione, che stravolgeva l'impianto urbano dei quartieri Porto

e Mercato, derivava da un piano regolatore che non era ancora stato approvato.

Ne conseguiva che qualunque espropriazione basata sulla anzidetta legge era da ritenersi nulla e impraticabile, poiché i fini della opera pubblica che il progetto della Via Marittima avrebbe dovuto attuare, non erano quelli per i quali la legge era stata promulgata.

La procedura della semplice approvazione con decreto ministeriale, ammessa per il solo scopo del ripristino dell'abitato del Comune, subiva un impiego improprio, sicché ogni espropriato poteva legittimamente opporsi, chiedendo che il procedimento fosse dichiarato nullo "per incompetenza e violazione della legge"⁵⁴.

Una successiva mozione del Collegio, richiedendo ancora una volta alla civica Amministrazione sia la revoca del piano regolatore adottato che la revisione del piano di ricostruzione, ribadì puntualmente le esigenze che un indirizzo serio dell'opera di ricostruzione avrebbe dovuto garantire:

- a) la precedenza, in base ad un preciso programma graduato, alle opere che corrispondono alle vere esigenze della vita della popolazione, come le abitazioni, gli impianti pubblici generali e sanitari, le scuole, i luoghi di lavoro, con rinvio delle innovazioni e ampliamenti che non sono indispensabili, e che potrebbero esaurire i mezzi troppo inferiori al fabbisogno [...].
- b) l'adeguamento di ogni progetto ai mezzi sicuramente disponibili per attuarlo, siano essi di provenienza privata o pubblica, e ad un tempo di esecuzione ben prevedibile, [...] lottando risolutamente contro il grave pericolo che nella corsa per disporre degli stanziamenti di pubblico denaro prevalgano contro le dette sane iniziative i grossi carrozzoni di cui già si vedono molteplici esempi, e che per la loro problematica e lontanissima realizzazione non recano alcun vantaggio di carattere generale, mentre le fasi di avviamento possono tuttavia costituire utile pascolo per interessi speculativi;
- c) lo smistamento del programma di ricostruzione in due periodi [uno per far fronte all'emergenza, l'altro, per l'elaborazione del nuovo piano regolatore, in una situazione politico-economica generale meno nebulosa e con una esatta visione delle risorse economico-finanziarie disponibili].

⁵⁴ Cfr. *Voto del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti di Napoli avverso l'attuazione della progettata Via Marittima che impedisce l'immediato sviluppo edilizio nella zona del nucleo centrale urbano maggiormente sinistrata*, Napoli, 16 gennaio 1947 (A.F.A.B.F./ "Collegio degli ingegneri 1950-1951"). Il documento fu votato il 9 gennaio dal Comitato Direttivo del Collegio (12 voti a favore – tra i quali Bordiga – 1 astenuto e 3 assenti giustificati), da due membri del Comitato di Presidenza (Guerra e Milone) e dal consigliere segretario Materazzo.

d) la lotta [...] contro l'anarchia edilizia, evitando il disastroso indirizzo di lasciar investire cospicue risorse finanziarie, non escluse quelle dello Stato, in costruzioni e riparazioni senza criterio, contraddicenti sia al piano regolatore vigente che a quelli che nello stesso tempo con vana ed assente esercitazione di tipo scolastico accademico, si fissavano sulla carta [...].

e) la piena partecipazione della classe tecnica, la quale ha il diritto di essere consultata, attraverso le sue organizzazioni, dai pubblici enti e di vedersi affidato il compito sia dello studio generale che del lavoro di dirigenze esecutive delle opere, a condizione che si rifugga da un indirizzo di malgoverno sindacale per cui il prestigio e i legittimi interessi della classe vengano invocate a copertura di una azione di favoreggiamento o di insidia a questo o a quello aggruppamento di partito, o peggio ad uso di gruppi limitati di interessi economici.

Il documento concludeva precisando la posizione di neutralità politica a cui si sarebbe attenuto il Collegio nei confronti della civica amministrazione, *"rispetto alla quale, di qualunque colore essa sia, non tocca alla classe dei tecnici e alle sue organizzazioni tenere un indirizzo di appoggio né di opposizione per principio, ma solo di fattiva consulenza e se occorre di vigile critica nel campo tecnico urbanistico"*⁵⁵.

Ci pare interessante riferire un commento del "Roma", che informava i lettori sul conflitto scoppiato tra i tecnici dell'amministrazione comunale e il Collegio degli Ingegneri. Il vecchio quotidiano, da poco ritornato nelle edicole, elencò correttamente gli argomenti degli "accusatori della Commissione comunale" nei seguenti punti:

1) Tutti i programmi e tutti i progetti di trasformazioni fantasiose e grandiose devono essere decisamente rinviati a tempo futuro. 2) Si deve fare un bilancio organico ed unico di tutti i mezzi economici da investire nella ricostruzione e nel risanamento, affinché più agevolmente si possa fare una graduatoria in ordine di necessità di tutte le opere ed i lavori da affrontare. 3) Si deve dare la precedenza assoluta alle abitazioni, agli stabilimenti, agli opifici, dovunque c'è modo di impegnare operai, agli impianti pubblici indispensabili alla vita cittadina ed all'igiene. 4) Coordinazione dei lavori in rapporto all'impiego dei mezzi, alla futura sistemazione urbanistica della città, vietando la ricostruzione in zone di edilizia malsana o superata. 5) Controllo economico e tecnico. 6) Immedia-

⁵⁵ *Sull'indirizzo tecnico ed urbanistico della ricostruzione*. Assemblea del 16 marzo 1947. Bozza dattiloscritta della mozione, con correzioni a mano di Bordiga, in A.F.A.B.F./ "Collegio degli ingegneri 1950-1951".

to inizio della costruzione di abitazioni di tipo popolare alla periferia, e della ricostruzione di quegli edifici sinistrati che pacificamente non hanno bisogno di radicale trasformazione. 7) Fino alla creazione di un numero adeguato di vani nuovi, deve impedire ogni demolizione di case abitabili. 8) Tutela degli interessi dei proprietari sinistrati inquadrando i provvedimenti con le esigenze della razionale ricostruzione di fabbricati stabili e di buon rendimento. E così concludeva:

Francamente il ragionamento del Collegio degli ingegneri ed architetti non fa una grinza. Questo è infatti il tempo di provvedimenti di emergenza ed il piano regolatore generale studiato dalla Commissione comunale presenta errori che, a lume della tecnica e della opportunità si prestano a severe critiche [...]. Respingere il piano 1946 non vuol dire ostacolare la esecuzione dei lavori per la ricostruzione ed il risanamento. Vuol dire, invece, scendere su di un terreno di maggior praticità ed utilità, sul quale le parti in contesa potrebbero ben stringersi la mano...⁵⁶.

Alle proteste di Clemente Maglietta, segretario della Camera del Lavoro, il giornale replicò senza incertezze e mezzi termini:

È molto ingenuo affermare che siano in corso realizzazioni rese possibili dalla tempestiva predisposizione di un piano regolatore, del quale le sedi più competenti hanno ravvisato i difetti di impostazione e di svolgimento [...]. La verità è che, mentre il piano è ostacolato dalle osservazioni dei tecnici più autorevoli e manifesta la sua irrealizzabilità per la incalcolabile massa di mezzi che richiede, in pratica si sta costruendo da pochi privati, in modo anarchico e caotico, posando sulle vecchie, secolari, malsane strutture nei quartieri più addensati e candidati da decenni allo sventramento.

In effetti lo sbandierato piano consente ad ognuno di fare il proprio comodo. Perché, allo stato, non ha efficacia legale. Per la grandiosità dei progetti e delle iniziative sensazionali che ruotano intorno ad esso, si è lasciato andare alla deriva. Se quindi qualche utile lavoro si sta facendo, indubbiamente è al di fuori del piano e malgrado il piano [...]. D'altra parte ciò che si vorrebbe far passare in fase esecutiva tutto è all'infuori che la ricostruzione di una parte di Napoli e del suo abitato straziato dalle esplosioni. Il progetto generale della via marittima esigerebbe tale mole di spese che gli stanziamenti per ora ottenuti dallo Stato non basterebbero che ad attaccare le espropriazioni e le demolizioni sul tracciato del corpo stradale. Solo in seguito si comincerebbe a fare la "strada". Ma allora i

⁵⁶ *Problemi della ricostruzione. Gli ingegneri e il piano regolatore*, a firma: G. R., "Roma", n. 29, 29 ottobre 1946.

275 milioni di cui dispone l'amministrazione del LL. PP. sarebbero già belli e..
iti⁵⁷.

Incondizionato, già abbiamo detto, fu l'appoggio al progetto della Via Marittima da parte dell'organo comunista "La Voce", mentre più sfumata e ambigua fu la posizione del "Domani d'Italia". Il quotidiano della DC, pubblicato a Napoli e diretto da Silvio Gava, aveva ormai superate le primitive riserve al progetto di ampliamento del porto, e con l'aria di chi intende replicare partitamente agli argomenti di diversa natura esposti nel ricorso del Collegio degli Ingegneri, abilmente isolò i problemi in gioco, svuotandoli della loro sostanza.

Risolta ipocritamente, con una distinzione terminologica tra "ampliamento" ed "espansione", la questione del porto, e liquidata come una "singolare sottigliezza giuridica" l'obiezione del Collegio secondo cui non era applicabile il decreto 1° marzo 1945 per una trasformazione *ex novo* dell'abitato, il foglio democristiano lanciò la prima pietra:

Se quei valentuomini di ingegneri che avevano sottoscritto il ricorso (almeno con la penna) erano in buona fede, dovevano ben convincersi che non aveva senso dare un calcio ai contributi dello Stato, intralciando un'opera già in fase di realizzazione, e assumersi la responsabilità di causare un danno incalcolabile alla città!⁵⁸.

* * *

Introdotte alcune varianti, sia nel tracciato nella nuova Via Marittima che nella sistemazione edilizia retrostante, e respinte nuove eccezioni, il piano di ricostruzione fu adottato dalla giunta il 26 luglio 1946.

Il Ministero dei LL. PP., su conforme parere del Provveditore alle OO. PP. per la Campania, del Consiglio Superiore dei LL. PP. e della seconda Sezione del Consiglio di Stato, con un decreto del 27 settembre 1946, n. 2101:

a) rigettava tutte le opposizioni;

⁵⁷ G. R., *Ricostruzione, sinistrati e Piano Regolatore*, "Roma", n. 58, 2 dicembre 1946.

⁵⁸ *Nessun serio motivo per opporsi alla realizzazione della Via Marittima*, "Il Domani d'Italia", n. 19, 23 gennaio 1947.

b) approvava il piano di ricostruzione per la parte riguardante l'intero tracciato della nuova Via Marittima, dalla sua origine al suo innesto con la Via Reggia di Portici;

c) per quanto riguardava la ricostruzione degli agglomerati urbani a monte della Via Marittima, approvava il piano limitatamente alle zone comprese, approssimativamente, tra Piazza Municipio e Via Wilson, e tra Via Wilson, Via del Carmine e Corso Garibaldi, disponendo che la restante parte dovesse essere ristudiata ed integrata in conformità delle osservazioni fatte dal Consiglio superiore dei LL. PP.;

d) approvava e rendeva esecutive le norme edilizie annesse al piano;

e) assegnava infine il termine di due anni per la esecuzione⁵⁹.

L'ing. Isabella ha ricordato nel suo libro le critiche di allora, che partivano dal presupposto che si era pensato più al futuro che al presente, che si erano disattese le necessità del momento per correre dietro a progetti avveniristici e soprattutto dal fatto che quei piani, ed in particolare quello di ricostruzione, prevedevano demolizioni di vani utilizzabili, sacrificando le abitazioni di cui si aveva tanto bisogno in quel momento agli ipotetici bisogni futuri del porto. Egli ha tuttavia concluso che, alla luce delle esigenze successivamente maturate, se una critica era possibile a posteriori era quella di aver fatto eccessive *concessioni*, rispetto al progetto originario, "a coloro che strumentalizzavano tali necessità per condizionare eccessivamente le scelte programmatiche che guardavano al futuro della città"!

Per quanto falsa (furono bastonate, altro che... concessioni!), rispetto alla tesi di De Luca, quella di Isabella ha almeno il pregio della coerenza, giacché a lume di logica è più comprensibile che la "parte peggiore della città" abbia osteggiato un "buon" piano regolatore, anziché uno "cattivo". Ma perché, comunque si giudichi il piano, coloro che vi si opponevano sono in ogni caso la "parte peggiore"?

⁵⁹ D. Andriello, *La controversia della via marittima a Napoli*, "Urbanistica", n. 1, 1949, pp. 56-57. Cfr. F. Isabella, *op. cit.*, pp. 128-129.

Politica e urbanistica

Al referendum istituzionale del 2 giugno 1946, l'80% dei napoletani votò per la Monarchia.

Alle elezioni per la Costituente, l'UDN ebbe in percentuale il 26, la DC il 23,6, l'UQ il 19,15; le sinistre non ebbero che il 15 dei consensi (PCI 8,1, PSIUD 6,2, Partito d'Azione 1,2).

Questi risultati misero in crisi la giunta Fermariello che il 13 giugno rassegnò le dimissioni, determinando la nomina di un Commissario straordinario al Comune in attesa delle nuove elezioni.

Le elezioni amministrative del 10 novembre 1946 segnarono a Napoli, rispetto ai risultati del 2 giugno, uno spostamento di voti a favore delle sinistre, che si erano presentate unite nel *Blocco del popolo* (capolista fu ancora Fermariello), che però non aveva i numeri per governare.

Gli 80 seggi del Consiglio comunale di Napoli risultarono così ripartiti: Blocco del popolo 25 (12 Comunisti, 9 Socialisti, 2 Partito d'Azione, 1 Repubblicano e 1 Independente), Uomo Qualunque 16, Monarchici 15, Liberali 12, Democristiani 11, Unione della Ricostruzione 1)⁶⁰.

Fu costituita allora, il 12 dicembre, una giunta di minoranza formata da monarchici e "Uomo qualunque", con l'appoggio esterno di liberali e democristiani, che elesse sindaco Giuseppe Buonocore⁶¹.

Della nuova giunta entrò a far parte, in qualità di assessore ai Lavori Pubblici l'ing. Camillo Guerra, membro del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti di Napoli, eletto nelle file democristiane⁶².

⁶⁰ Cfr. F. Isabella, *op. cit.*, p. 201. Per analisi più vaste dei risultati elettorali a Napoli e in Campania, oltre al volume di P. A. Allum, *Potere e società a Napoli nel dopoguerra*, cit., cfr. G. D'Agostino, A. Pucci, P. Russo, *Il triplice voto del 46 in Campania e a Napoli*, con un'ampia appendice documentaria in: *Il triplice voto del 1946. Agli esordi della storia elettorale dell'Italia repubblicana*, a cura e con introduzione di G. D'Agostino, Napoli, Liguori, 1989, pp. 25-108. Per quanto riguarda gli "eletti" si veda il volume di S. Minolfi, F. Soverina, *L'incerta frontiera. Saggio sui consiglieri comunali a Napoli 1946-1992*, presentazione di G. D'Agostino, Napoli, E.S.I., 1993, che contiene una serie di schede biografiche della nomenclatura napoletana, e la composizione e la distribuzione degli incarichi delle varie giunte partenopee succedutesi dal dopoguerra in poi.

⁶¹ Una scheda biografica di Giuseppe Buonocore è in A. Iodice, *Il Partito di De Gasperi a Napoli. Gli anni della fondazione (1943-1944)*, Napoli, E.S.I., 1996, pp. 71-73.

⁶² Coetaneo di Bordiga, Camillo Guerra era docente di Architettura Tecnica all'Università di Napoli. Brevi schede biografiche di alcuni protagonisti della nostra storia (Cocchia, Cosenza, De Luca, Guerra, Pane) sono in *Fuori dall'ombra*, cit., pp. 558-564.

In generale la nuova giunta era contraria al progetto relativo alla Via Marittima (strenuamente sostenuto dai comunisti dai banchi dell'opposizione, capitanati da Mario Alicata, Mario Palermo, Gino Bertoli, e Luigi Cosenza). Al momento del suo insediamento smobilitò l'ufficio che aveva predisposto gli elaborati del piano '45-46, ventilando il proposito di impostare un nuovo studio del piano regolatore della città.

Una avvisaglia di quanto, in maniera ben più grave, sarebbe avvenuto pochi mesi dopo, fu la discussione sulle dimissioni della commissione edilizia, accettate con 38 voti contro 26 e 1 scheda bianca, e la nomina di una nuova commissione.

Alle candidature proposte dal prof. Guerra, a nome dei comunisti si oppose Luigi Cosenza, contestando il carattere sindacale del Collegio degli Ingegneri, che definì "un circolo privato", affermando che la terna di nomi proposta dal Collegio non era da prendere nemmeno in considerazione⁶³.

Il 1 maggio 1947 la giunta Buonocore fu messa in minoranza su di una mozione di sfiducia del Consiglio, provocata da una proposta della giunta stessa di rinviare l'approvazione della spesa di 56 milioni per la costruzione del terzo lotto della Via Marittima⁶⁴.

Fu costituita una nuova giunta, con l'ingresso dei liberali e presieduta ancora da Buonocore, che insieme a monarchici e qualunquisti disponeva di 44 consiglieri su 80: una maggioranza numericamente forte ma politicamente eterogenea. Dalla giunta fu estromesso Camillo Guerra, e l'assessorato ai Lavori Pubblici fu assegnato al liberale Cicconardi, favorevole alla Via Marittima⁶⁵.

Il 17 maggio, dopo una riunione con il nuovo assessore a cui avevano preso parte Biraghi, Isabella e Cosenza, un comunicato dell'ufficio stampa del Comune dichiarava il progetto della Via Marittima completato, evitando la demolizione della caserma Bianchini, e che si sarebbe spedita-

⁶³ *Breve sospensiva sull'acquedotto e per la nuova commissione edilizia*, "Il Domani d'Italia", n. 66, 19 marzo 1947.

⁶⁴ L'assessore Guerra si era dichiarato decisamente contrario alle demolizioni nella zona dal Carmine ai Granili di fabbricati che in gran parte potevano essere risparmiati. Cfr. *La Giunta comunale in minoranza per 13 voti*, "Il Domani d'Italia", n. 102, 1 maggio 1947.

⁶⁵ *L'affermazione delle destre al Consiglio Comunale. Respinte le dimissioni del sindaco, viene eletta la Giunta di coalizione liberale, monarchica e qualunquista*, "Il Giornale", 6 maggio 1947.

mente proceduto all'appalto di tutti i lotti⁶⁶. Come se, risolto quello amministrativo, non vi fossero altri ostacoli di ordine tecnico, giuridico, ecc., l'economia napoletana stesse navigando a gonfie vele e i finanziamenti statali fossero lì, a disposizione!

A metà giugno, gli industriali napoletani presentarono al presidente della Confindustria Angelo Costa, in visita a Napoli, un vero e proprio *cahier de doléances*. Furono ampiamente esposte le proporzioni delle distruzioni belliche e il grande lavoro di ricostruzione svolto in tre anni, portando gli esempi delle Cotoniere Meridionali, della Circumvesuviana, della Viscosa, della Ceriani, delle industrie conserviere. Si ricordò ancora la riattivazione dell'ILVA di Bagnoli e di Torre, e soprattutto per le industrie elettriche il grande sviluppo della SME, che aveva già raggiunto il 95% della produzione d'anteguerra.

Prevalse tuttavia la protesta per l'ostruzionismo e il disinteresse di "Roma" per la situazione del Meridione e di Napoli in particolare. Su 35 miliardi erogati dal Governo il Mezzogiorno ne aveva chiesto due e mezzo, ottenendone solo uno e mezzo, le briciole. L'ing. Brun parlò addirittura di *feroce accanimento* degli ambienti governativi nel lesinare materiali alle imprese napoletane. L'ing. Carola espose la difficile situazione dell'industria napoletana, dal settore metalmeccanico all'edilizia, nella quale lavoravano 18 mila operai, che però restava paralizzata, sia per i crediti congelati sia per le difficoltà del rilascio delle licenze e delle assegnazioni dei materiali, sia per il sistema dei capitolati di appalto.

Per quanto riguarda il porto, di cui si prevedeva il pieno ripristino per l'estate 1948, si lamentò "la sterilizzazione preordinata con una così artificiosa e costante distrazione del traffico da spingere l'Unione ad una indagine che va affiancata dagli organi confederali"⁶⁷.

⁶⁶ *La Nuova via Marittima sarà subito realizzata*, "Il Giornale", 18 maggio 1947.

⁶⁷ *I problemi dell'industria napoletana discussi col Presidente della Confindustria dott. Costa*, "Il Giornale", 12 giugno 1947, e *Il nostro sforzo ricostruttivo e le esigenze dell'economia meridionale esposte al Presidente della Confindustria*, "Il Domani d'Italia", n. 137, 12 giugno 1947. Su questa burrascosa riunione si veda: *L'Unione degli industriali della provincia di Napoli 1944-1974*, Contributo di un trentennio a cura di Giuseppe Russo, Napoli, edizioni Unindustria, 1974, pp. 93-95 ed anche A. Belli, *Potere e territorio*, cit., pp. 160-194. Le dichiarazioni rilasciate da Costa sono riprodotte in *L'Italia della ricostruzione*, cit., pp. 465-468. Un quadro estremamente chiaro della debolezza cronica dell'industria campana rimane il saggio di A.

Nonostante tutto ciò, il 30 giugno fu indetta una riunione a Palazzo San Giacomo, presieduta dal Sindaco, a cui erano intervenuti alti funzionari del Ministero dei LL. PP. e delle Ferrovie dello Stato, che si dichiarò unanime per la immediata realizzazione della Via Marittima, secondo il tracciato e la lottizzazione già approvato da Piazza Municipio ai Granili⁶⁸.

Va tenuto presente che presso altri organismi cittadini erano in corso di progettazione piani urbanistici che prospettavano, come vedremo, soluzioni alternative o non vincolate a quello della Via Marittima. "Il Giornale" riferì che presso la "Sottocommissione del Comitato per i problemi di Napoli" ad opera degli ingegneri Moschini e Basso era allo studio un piano di sviluppo della zona industriale orientale (già prevista dalla legge del 1903) che, estendendosi per 500 ettari fino all'abitato di S. Giovanni, offriva, oltre alla possibilità di insediamento per nuove industrie (circa 400 ettari), una soluzione felice per l'afflusso delle popolazioni operaie dalla provincia che tendevano a cercare una occupazione in città.

Il progetto prevedeva a sud-est un ampliamento della rete stradale per 21 Km., dotata di moderni sottoservizi e di una linea ferroviaria di circa 5 Km. che non avrebbe intralciato la rete ferroviaria e stradale esistente, e infine una linea ferroviaria secondaria, collegata alla Circumversuviana, con due stazioni a Barra e a Poggioreale⁶⁹.

L'8 luglio 1947 la Giunta Buonocore entrò un'altra volta in crisi (era stato formato, nel mese di maggio, il IV Governo De Gasperi, sostenuto dai repubblicani e liberali, senza più comunisti e socialisti) che fu risolta soltanto il 5 agosto con l'entrata nella nuova giunta (sindaco sempre Buonocore) dei democristiani a fianco di monarchici, qualunquisti e liberali, che poteva contare così sulla maggioranza assoluta⁷⁰.

Il punto di maggiore "forza" per l'opposizione del Blocco del Popolo – ha sostenuto Isabella – era costituito dal piano di ricostruzione con la Via Marittima.

Graziani, *Radiografia del sistema industriale*, in *Napoli dopo un secolo*, cit., pp. 109-135. Cfr. pure G. Brancaccio, *Una economia, una società*, in *Napoli*, di G. Galasso, cit., pp. 40-141.

⁶⁸ *Accordo generale per la via Marittima*, "Il Domani d'Italia", n. 153, 1 luglio 1947. Cfr. F. Isabella, *op. cit.*, p. 234.

⁶⁹ *Occorrono sei miliardi per la zona industriale*, "Il Giornale", 22 agosto 1947.

⁷⁰ *Buonocore rieletto sindaco con 38 voti contro 34 schede bianche dell'opposizione. La dichiarazione del blocco*, "La Voce", 6 agosto 1947.

Anzitutto perché essa poteva sempre contare sull'incondizionato appoggio degli Uffici preposti alla ricostruzione del porto (tra cui quelli del Ministero dei Lavori Pubblici e delle Ferrovie dello Stato); poi perché intorno a questo piano si erano costituiti alcuni interessi (e la SO.VI.MAR, Società Via Marittima, ne era una delle più notevoli espressioni) che potevano contare sull'appoggio in Consiglio comunale di gruppi facenti parte della maggioranza, i quali avevano con questo un altro motivo, (oltre a quello di coerenza politica, avendo partecipato a suo tempo all'amministrazione che aveva adottato il piano), per essere d'accordo con il Blocco del Popolo nel volere la rapida realizzazione della Via Marittima; infine perché vi era l'azione di sostegno dei disoccupati, che vedevano nelle opere necessarie per realizzare quest'arteria una notevole fonte di occupazione, che avrebbe in parte alleviato la loro crisi⁷¹.

Abbiamo lasciato parlare Isabella perché da questa citazione risulta con evidenza che tutti i motivi elencati sono esterni al valore intrinseco, tecnico del piano, ed esplicitamente rinviano a una *rete di interessi* che attorno ad esso si coagulava, estendendosi dagli uffici statali agli imprenditori, fino ai disoccupati, e che attraversava obliquamente le diverse formazioni partitiche.

In base ai dati forniti dall'Ufficio statistica della Camera di Commercio e Industria, la popolazione della provincia di Napoli aveva nel 1946 subito un aumento: il numero delle nascite aveva superato quello dei morti, nonostante l'alta mortalità infantile. Napoli contava a dicembre di quell'anno esattamente 967.740 abitanti.

La disoccupazione che all'inizio del '46 era di 57.245 persone era salita a fine anno a 140.265. Giocavano in questo dato diversi fattori: i numerosi congedi militari, il ritorno dei reduci quasi tutti in cerca di occupazione, nonché lo sgombero degli alleati e il conseguente licenziamento del personale da essi assunto. La causa principale era tuttavia il ristagno economico, appesantito per altro dall'aumento dei prezzi e dalla mancanza di materie prime⁷².

⁷¹ F. Isabella, *op. cit.* p. 243.

⁷² Sul numero effettivo dei disoccupati sorse già allora una viva polemica, poichè quello fornito dagli Uffici responsabili si basava ovviamente solo sulle liste ufficiali. Il 24 luglio il "Giornale", (*Disoccupazione crescente. Dalla realtà delle cifre si leva un grande monito*) annunciava: "abbiamo 183 mila disoccupati [91.000 nel territorio urbano]: il quadruplo del '44, il che significa che, contando i nuclei familiari, un terzo della popolazione provinciale è senza mezzi di sussistenza". Si veda anche: M. Alicata, *Attento al naso ministro Fanfani!*, "La Voce", 26 settembre. Una timida ripresa si registrava nella ricostruzione delle case, riferì "Il Giornale", il 22 giugno: nel '46 erano stati costruiti 1.928 vani, una cifra tuttavia assai modesta sia in rapporto

Non vennero agli industriali napoletani maggiori garanzie di quelle avute da Angelo Costa da un incontro col ministro Tupini, giunto a Napoli per partecipare al convegno sui lavori pubblici nel Mezzogiorno.

Al Ministro fece una relazione l'ing. Ivo Vanzi, presidente della società del Risanamento, attorno alla quale – dichiarò Vanzi – erano pronte a stringersi altre grandi società edilizie e una importantissima società finanziaria, per realizzare tutte le costruzioni previste dai piani approvati dal Mandracchio al Carmine in un periodo di cinque anni, predisponendo altresì in altra zona case economiche, pari a 6 mila vani, ove alloggiare la popolazione che occupava i fabbricati da demolire.

Si trattava di eseguire un complesso di opere edilizie e stradali per una spesa di 11 miliardi di lire, suddivisi in 5 anni, per il quale era indispensabile predisporre una legge speciale sul tipo di quella approvata nel 1885 per il Risanamento⁷³. Tupini si dichiarò d'accordo sulle linee generali del progetto, impegnando il suo Ministero a prendere accordi col Provveditorato alle Opere Pubbliche affinché le proposte contenute nella relazione fossero ufficialmente presentate al Governo, facendo tuttavia intendere la improbabilità di poter ottenere stanziamenti dell'ordine richiesto⁷⁴. Ciò che fu inteso chiaramente dal quotidiano "Roma":

Dichiarazioni che andrebbero attentamente considerate dalle autorità napoletane e specialmente dagli organi tecnici locali sono state fatte ieri dal Min. Tupini, durante la seduta di chiusura al Convegno dei Lavori Pubblici nell'Italia meridionale. Il Ministro ha principalmente posto in risalto che i programmi di opere pubbliche in tutta la Nazione devono essere adeguati alle capacità del bilancio

al fabbisogno della popolazione (calcolato dell'ordine di 350.000 vani) che al ritmo costruttivo prebellico (3.917 vani nel '38).

⁷³ Si tratta della legge n. 2892 varata il 15 gennaio 1885, dopo l'epidemia di colera del settembre 1884., Cfr. A. Ghirelli, *Napoli italiana. La storia della città dopo il 1860*, Torino, Einaudi, 1977, pp. 54-75. La "Società per il Risanamento di Napoli", società per azioni, era stata fondata nel 1888, per assumere dal Comune, a seguito di gara pubblica, la concessione per la bonifica di alcuni quartieri della città. Nel secondo dopoguerra il patrimonio immobiliare della società ammontava a oltre 200 stabili, alcuni in condominio, corrispondenti a circa 8.500 unità immobiliari. Gli stabili erano per lo più situati nella parte sud-est della città (Via G. Sanfelice, Corso Umberto I, Via Duomo, Corso Garibaldi, Via Arenaccia, Via Stella Polare): 1.200 furono completamente distrutti e 2.300 più o meno danneggiati.

⁷⁴ *La giornata di Tupini, Un concreto progetto per la Via Marittima e Dichiarazioni di Tupini ai costruttori*, "Il Giornale", 22 luglio 1947. Vedi anche: *Una legge speciale dovrà assicurare al Mezzogiorno le opere indispensabili alla sua rinascita*, "Il Domani d'Italia", n. 171, 22 luglio 1947.

statale. Conviene quindi che i piani ricostruttivi si attengano alle opere che meritano una precedenza di realizzazione. [...] Di fronte alla necessità di ricostruire per lo meno nove milioni di vani c'è ora la possibilità di apprestarne solo duecentomila. La sproporzione è drammatica [...], necessita di un criterio realistico pratico nella formulazione dei piani di opere pubbliche. Uno dei difetti che risultano dalle programmazioni nel Mezzogiorno è il carattere troppo generico, vago, impreciso delle segnalazioni dei lavori da eseguire. S'impone una unità di indirizzo, e una giusta delimitazione delle opere più indispensabili...⁷⁵.

Grande scalpore suscitò la notizia che la IV sezione del Consiglio di Stato, in data 5 luglio 1947, accogliendo i ricorsi dei proprietari minacciati di esproprio, aveva sospeso l'esecuzione del decreto ministeriale del 27 settembre 1946 che aveva approvato il piano di ricostruzione.

Riprendiamo dall'articolo di Domenico Andriello, che già abbiamo citato, i motivi addotti dai ricorrenti:

1°. Violazione degli art. 1 e 11 del D. L. L. 1° marzo 1945, n. 154, in considerazione che il piano, mentre deve provvedere ai più urgenti lavori edilizi, non deve compromettere il razionale sviluppo dell'abitato, deve conformarsi cioè al piano regolatore esistente, nel quale trova un limite, essendo questo predisposto al solo scopo di un razionale sviluppo dell'abitato.

2°. Mancanza nella fattispecie del requisito essenziale dell'urgenza richiesto dagli art. 1 e 7 del D. L. L. n. 154, trattandosi di un inutile e assurdo ampliamento del porto, non giustificato dalla situazione del traffico e comunque attuabile con l'ampliamento delle banchine verso mare.

3°. Lo stralcio del piano approvato, avendo efficacia di piano particolareggiato, a norma dell'art. 2 del decreto 1945, dovrebbe essere la specificazione analitica di un piano di massima e di un piano generale, mentre, nella specie, sarebbe del tutto incompatibile con detto piano di massima o generale.

4°. Mancanza nel piano di ricostruzione del piano finanziario richiesto dagli art. 13 e 30 della legge urbanistica e della legge generale sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

5°. Violazione dell'art. 6 del D. L. L. 1° marzo 1945, n. 154, che consente la approvazione di un piano totale, e non l'approvazione dello stralcio di parte di un piano.

6°. Mancata notificazione del decreto che approva il piano di ricostruzione, nelle forme della citazione a ciascuno dei proprietari degli immobili vincolati entro un mese dall'annuncio dell'avvenuto deposito, in base all'articolo 16 della legge ur-

⁷⁵ Il Ministro Tupini è d'accordo per una legge speciale per il Mezzogiorno, "Roma", n. 172, 22 luglio 1947.

banistica e 14 del D. L. L. 154, e conseguente nullità del decreto per decorrenza del termine di notificazione ai sensi degli articoli 154 e 156 Cod. proc. civ.⁷⁶.

Quel fulmine caduto sulla via... del Signore provocò una levata di scudi e la repentina "conversione" del quotidiano "Roma" che, dopo aver rassicurato i lettori che la sentenza doveva essere considerata solo una temporanea battuta d'arresto, scrisse di aver ora mutato opinione:

Alla realizzazione di un così vasto progetto noi fin dallo scorso anno [...] manifestammo il nostro dissenso. Non per la grandiosa opera in se stessa, ma perché ritenemmo, come tuttora riteniamo, che, prima di lanciarsi a "grandi ed egregie" opere, le premurose cure degli organi competenti dovessero rivolgersi verso le cose più piccole, ma più urgenti: le case economiche per i senzatetto. Fummo attaccati, dovemmo vivacemente sostenere il nostro pensiero. Ma il progetto fu varato, ingenti somme furono stanziare, si parlò di assorbimento di mano d'opera su vasta scala. E noi stessi, di fronte a una simile situazione di fatto, pur restando fermi nella nostra convinzione, dovemmo cedere. Il "dado era tratto" e non c'era, quindi, nulla da fare. Non valse neppure l'opposizione del Collegio degli Ingegneri che attaccò, nel suo insieme il piano regolatore 1946 e la Via Marittima stessa. Oggi però esprimiamo il nostro disappunto per la sospensione dei lavori, rilevando come tutte le cose a Napoli trovino dappertutto ostacoli dannosi. Il progetto della Via Marittima andava respinto in principio. Ma una volta approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, non è lecito ritardarne la realizzazione solo perché due o tre privati cittadini si oppongono [...]⁷⁷.

Scese in campo in quest'occasione anche il Consiglio Generale dei Sindacati che, a difesa della massa di disoccupati in attesa di un lavoro, perorò l'immediato inizio dei lavori, prontamente appoggiato dalla stampa di ogni colore⁷⁸. Per parte sua il Consiglio comunale il 27 settembre reagì nominando una commissione di consiglieri per coadiuvare l'assessore ai LL. PP. per l'integrale attuazione del piano, giungendo a

⁷⁶ D. Andriello, *La controversia della via marittima a Napoli*, cit. Gli organi di stampa favorevoli al progetto della Via Marittima ironizzarono sulla presentazione del ricorso, attribuendolo ad una vedova in preda al panico di perdere l'alloggio di sua proprietà, evidentemente strumentalizzata dagli oppositori del piano. Andriello riferisce di due soli ricorsi, notificati al Comune di Napoli e al Ministero dei Lavori Pubblici dai Sigg. Roberto, Vittorio e Gabriele Battista, e Luigi e Armando Coretti, e dai Sigg. Gaetano ed Egidio Musollino. I ricorrenti erano proprietari di un complesso notevole di fabbricati adibiti ad uso abitativo ed a stabilimenti industriali, tutti di recente costruzione ed in gran parte già ricostruiti con i contributi dello Stato.

⁷⁷ *Sospesi i lavori per la Via Marittima*, 4 settembre 1947.

⁷⁸ *Esequire le opere pubbliche per Napoli e per i disoccupati*, "Il Giornale", 26 settembre 1947.

sfiduciare la commissione edilizia, accusata di sabotare gli *interessi generali* della città coll'opporci al piano di ricostruzione per motivi partecolaristici⁷⁹.

Uno dei principali *imputati*, l'ing. Vittorio Materazzo, autore fra l'altro di un libello contro il piano, si difese pubblicamente, inviando una lettera ai giornali della città:

Non certo con frasi vuote ed offensive si può sostenere la bontà di una tesi: occorrono argomenti e seri argomenti, come quelli che si possono leggere nelle mie note a stampa del 25 agosto scorso, largamente diffuse con la dimostrazione della inattuabilità del piano da me definito antiggiuridico, antisociale, antieconomico e tecnicamente errato.

I quali argomenti non sono stati distillati dal cervello di uno sparuto gruppo di uomini o di pochi sconsigliati o di un gruppo di falsi tecnici, ma sono la risultante di un esame ponderato, obiettivo ed onesto del problema, esame che qualunque uomo di buon senso è in grado di fare.

È opportuno inoltre non dimenticare che il Collegio degli Ingegneri e degli Architetti di Napoli, del quale faccio parte e al quale appartengono ben duecentocinquanta professionisti (che non sono dunque pochi sconsigliati, nè ve lo assicuro tecnici falliti) è sceso in campo votando all'unanimità una mozione contraria alla Via Marittima.

Dopo aver invitato gli avversari ad un serio contraddittorio sul terreno tecnico e giuridico, Materazzo insistette sul nodo fondamentale della faccenda:

La materia in questione è regolata da un decreto dal titolo "Norme per i piani di ricostruzione degli abitati danneggiati dalla guerra" col quale s'impone la esecuzione dei *più urgenti lavori edilizi*.

⁷⁹ Cfr. *Vittoriosa azione della C.d.L. e del Blocco per stroncare il sabotaggio della ricostruzione cittadina*, "La Voce", 28 settembre. Il giornale comunista riporta il lungo intervento di Alicata in Consiglio comunale, assai aspro verso l'operato della Commissione edilizia e il testo della mozione di sfiducia, presentata dallo stesso Alicata: "il Consiglio comunale [...] nega la sua fiducia all'attuale commissione edilizia, della quale fanno parte elementi che hanno svolto e continuano a svolgere pubblicamente un'azione preoccupata piuttosto di interessi particolaristici che non degli interessi della città...". Si veda anche: *Severe censure del Consiglio Comunale ad alcuni membri della Commissione Edilizia*, "Il Domani d'Italia", n. 229, 28 settembre 1947 e *La Commissione edilizia, di cui fanno parte i sabotatori della via Marittima, deplorata e dichiarata decaduta*, "Il Giornale", 28 settembre 1947. La mozione di sfiducia fu approvata all'unanimità dal Consiglio comunale, cfr. F. Isabella, *op. cit.*, p. 245.

Il progetto invece non riguarda l'edilizia, ed è anzi contrario allo sviluppo dell'abitato. Questo progetto infatti verrebbe a sottrarre un notevolissimo spazio destinato all'abitato e comporterebbe la demolizione di migliaia e migliaia di case.

A dimostrare correlativamente l'artificialità del progetto stesso basti ricordare che nella lottizzazione edilizia Piazza Municipio-Via Duomo è in piedi il novanta per cento delle case mentre secondo i rilievi allegati al progetto figura come demolita la quasi totalità dei fabbricati. Si noti all'uopo che il Consiglio Superiore dei LL. PP. bocciò la lottizzazione della zona Mercato e adiacenze risparmiate per il trenta per cento dalle distruzioni belliche, imponendo al Comune di ristudiarla rispettando al massimo gli edifici esistenti e l'attuale viabilità ed approvò invece, appunto perché male informato, la lottizzazione di Piazza Municipio-Via Duomo, dove esiste circa il 90 per cento degli edifici, quasi tutti efficientissimi e sovraffollati.

Tutto ciò naturalmente non significava – precisò l'ing. Materazzo, per parare l'accusa di indifferenza verso il dramma della mancanza di lavoro – non convenire su un punto chiave: l'urgenza di mettere mano ai lavori di ricostruzione:

È necessario infatti sistemare al più presto la zona della Via Marina per restituirla al normale traffico cittadino.

È necessario infatti dare subito case ai senza tetto e assicurare le migliaia e migliaia di famiglie che vivono in quei fabbricati fatti figurare come distrutti che le loro case non saranno capricciosamente demolite per il piacere di vedere ampliata la zona portuale e la strada adiacente non certo a vantaggio del popolo napoletano.

È infatti necessario, e questa necessità da noi non è meno sentita, di dare immediatamente lavoro agli operai contro i quali oggi inconsapevolmente agiscono quegli stessi che pretendono di assumerne la tutela perseguendo piani di impossibile realizzazione⁸⁰.

La Commissione edilizia respinse la mozione di sfiducia come "inconseguente e ingiustificata".

Reagì pubblicamente anche il Consiglio Direttivo del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti di Napoli, con un comunicato che, invitando i membri della Commissione edilizia a non subire quella intimidazione e a restare al proprio posto, non risparmiava sarcasmi ai metodi spicci adottati dai giovani leoni della democrazia cittadina:

⁸⁰ La lettera fu pubblicata dal "Roma", il 27 settembre 1947, sotto il titolo: *La via Marittima*.

Il Consiglio Direttivo del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti di Napoli, a proposito di una cosiddetta vertenza tra il Consiglio comunale e la Commissione Edilizia, della quale fanno parte alcuni componenti del Collegio stesso, e per la quale il Collegio fece designazioni di nomi giusta la facoltà che gli compete, esprime il suo stupore che non si sia tempestivamente scorto il palese caso di errore di competenza che sta alla base della questione. Il Consiglio Comunale come ogni assemblea rappresentativa ed elettiva, ha per suo organo esecutivo la Giunta Comunale. L'istituto, anzi la democratica consuetudine del voto di fiducia o di sfiducia si esaurisce nei rapporti tra l'assemblea elettiva ed il potere esecutivo e, portato fuori da questo campo, perde ogni significato oltre che ogni efficacia legale e morale. La Commissione Edilizia è un organo consultivo al quale vengono chiamate, su designazioni di organismi di classe e dell'Amministrazione, persone particolarmente preparate e competenti sui problemi cittadini. Tale designazione, la cui prassi regolamentare, dopo le modifiche alle leggi del periodo fascista, non è stata ancora ben definita, anche essendo stata fatta con voto del Consiglio Comunale, costituisce una scelta personale e non un mandato, poiché si ha la figura del mandato solo quando il candidato ad una carica si fa esponente di un dato indirizzo o programma in base al quale gli elettori lo prescelgono. I componenti la Commissione Edilizia hanno invece la funzione di esprimere in base alla loro preparazione tecnica e scientifica il loro avviso su progetti e su piani che loro sottopone la Giunta. Qualunque sia il parere consultivo concorde o discorde della Commissione Edilizia è la Giunta che ha la facoltà e la responsabilità di decidere accettando o respingendo i progetti e che deve rispondere innanzi al Consiglio e che decade se di questo le mancano i consensi. Per la Commissione Edilizia, come per tutti gli organismi consultivi di tal genere, non può esistere una prassi di decadenza per *sfiducia* di un'assemblea e potrebbe solo esistere, quando ve ne fossero i gravissimi estremi, il caso di indegnità, da cui emergerebbe gravissima lesione per coloro che ne fossero colpiti, mentre è notissimo che la sfiducia nelle assemblee politiche non menoma l'onore e la dignità di quelli che ricoprono le cariche esecutive. D'altra parte un deciso comunicato unanime della Commissione Edilizia ha stabilito inoppugnabilmente che sui tre problemi che preoccuparono il Consiglio Comunale – Via Marittima, Circumflegrea, Mostra d'Oltremare – la Commissione non era stata investita né aveva emesso parere, avendo avuto soltanto il tempo di deliberare il piano di lottizzazione di una parte della zona urbana a Nord della Via Marittima ed essendosi fino allora limitata a richiedere che nei piani si facesse, come di dovere, figurare in modo aggiornato e fedele lo stato degli edifici distrutti, di quelli incolumi, dei numerosissimi riedificati e riattati dopo la guerra. Avendo così, i componenti della Commissione Edilizia scrupolosamente e coscienziosamente adempiuto il loro incarico, il Collegio respinge l'apprezzamento che essi sarebbero tenuti alle dimissioni e che non facendolo ne sarebbe menomata la professionale dignità, e li invita appunto a tutela sia di questa che degli interessi cittadini a rimanere coerentemente e solidariamente, all'infuori di ogni personalismo, al loro posto, rivendicando la illimitata libertà di giudizio e impegnando con essi la

solidarietà della classe. Il Collegio vuole anche informare la cittadinanza che lungi dall'affermare una prassi democratica si vuole appunto soffocare quella insindacabile libertà e si pretende dai componenti la Commissione Edilizia, prima che gli accertamenti e gli studi della stessa abbiano avuto il loro debito ed elevato corso, di impegnare il loro parere di tecnici in un senso predeterminato, offrendo a chi si inducesse a dimettersi la rielezione per arrivare alla formazione di un organismo addomesticato. Infine il Collegio non può fare a meno di rilevare che i piani e i programmi difesi con tali mezzi e dal Collegio combattuti alla luce del sole, corrispondono evidentemente a finalità che nulla hanno a che vedere con l'interesse di Napoli⁸¹.

Qual era, in termini di proposte positive, l'orientamento prevalente tra gli oppositori della Via Marittima? Ad illustrare ancora una volta che cosa avrebbe dovuto fare il Comune, a giudizio del Collegio, intervenne sulla stampa l'ing. Guido Milone:

Possedendo già un piano regolatore generale di massima, approvato fin dal 1939, il Comune avrebbe dovuto, in base alla legge urbanistica del 1942, provvedere a far rilevare una pianta rigorosa dell'abitato, con la indicazione dello stato di efficienza dei singoli edifici: compilare quindi i piani particolareggiati per ciascun rione corredati del piano finanziario, e inquadrati nel piano regolatore generale (art. 14 legge urbanistica). Per le zone nelle quali, in seguito ai danni bellici, fosse risultata la convenienza di migliorare il piano regolatore, avrebbe dovuto proporre le opportune varianti, avendo cura di munirsi delle prescritte approvazioni. In tal modo, sia per effetto della legge urbanistica e del Testo Unico delle leggi sanitarie approvato con R. D. del 7 luglio 1934, sia per effetto delle leggi 1° marzo 1945, 7 giugno 1945, 9 giugno 1945, emanate successivamente, il Comune avrebbe avuto a disposizione i mezzi per disciplinare e inquadrare la ricostruzione edilizia e industriale. E si noti che la necessità della ricostruzione si estende in tutti i quartieri della città, e non soltanto, come si vorrebbe far credere, nella zona limitrofa all'area portuale.

La mancanza di tali provvedimenti da parte del Comune ha determinato un grave danno alla città, perché non esistendo i piani particolareggiati che hanno forza di legge, esso non ha potuto impedire che i proprietari, o chi per loro, riedificassero gli antichi volumi di fabbriche nelle stesse condizioni antigieniche di prima. Per tal modo è venuto meno il vantaggio, che pur si poteva ricavare da tanta spesa, di

⁸¹ *La vertenza tra Comune e Commissione edilizia*, "Risorgimento", n. 242, 10 ottobre 1947. Si veda anche: *Dopo lo scioglimento della Commissione Edilizia*, sul numero del 6 ottobre del medesimo giornale. Il foglio democristiano (n. 236 del 7 ottobre) pubblicò una lettera di Clemente Maglietta, segretario della C.d.L., che invitava il Consiglio comunale a sostenere fino in fondo la richiesta di dimissioni dei membri della Commissione edilizia.

operare parziali diradamenti e rettifiche stradali. E d'altra parte, con la minacciata esecuzione di fantastici progetti e relative espropriazioni immobiliari, ha paralizzato ogni sana iniziativa edilizia.

Certo lo Stato non può fornire tutti i mezzi occorrenti per un adeguato programma di opere pubbliche, ma anche solo per assegnare i fondi e i contributi, di cui può disporre, deve conoscere in quale misura tali opere si inquadrano nel piano generale dei lavori, dando la preferenza a quelle che rispondono alle maggiori esigenze della popolazione.

E d'altra parte, il fatto che il Comune manca, ordinariamente, dei mezzi finanziari per pagare le opere pubbliche, non deve portare alla carenza di ogni iniziativa da parte degli uffici municipali, i quali, purtroppo, da alcun tempo hanno demandato agli organi governativi la responsabilità di interpretare le necessità cittadine.

Milone concludeva il suo articolo stabilendo una serie di priorità a cui un realistico piano di ricostruzione avrebbe dovuto ottemperare:

a) Opere di bonifica e diradamento, distribuite con discriminazione per tutta l'estensione dell'abitato, stabilendo un ciclo di lavori compatibili con le necessità degli abitatori e del traffico.

b) La costruzione di abitazioni nei rioni di ampliamento (Arenella, Vomero, Fuorigrotta, Bagnoli, ecc.) dove già erano state realizzate le opere di urbanizzazione.

c) La revisione e radicale riparazione delle opere di fognatura, con la estensione della rete a tutte le zone abitate.

d) La costruzione di un acquedotto sussidiario.

e) La sistemazione delle scuole con la costruzione di adeguate aule in rapporto al numero degli alunni, e ubicate convenientemente nei centri della popolazione scolastica.

f) La riorganizzazione dei mezzi di comunicazione, di trasporto, degli elettrodotti, ed il miglioramento degli scali ferroviari e portuali.

g) La costruzione di fabbricati per uso di uffici pubblici (ricoveri ospedalieri, latrine, mercati, ecc.)⁸².

Tutto ciò non servì a convincere gli esponenti del "Blocco" a desistere dai loro programmi. Non restava, ai suoi portavoce, che cavalcare fino in fondo la strada della denigrazione e della calunnia nei confronti degli oppositori:

⁸² *Guardiamo alla realtà*, "Risorgimento", n. 364, 3 novembre 1947.

- 1) Quei due o tre membri della Commissione edilizia che hanno preso l'iniziativa di un tale gesto sono uomini che non hanno alcun senso della civile dignità.
- 2) Gli stessi rinunciano pubblicamente ad ogni senso di delicatezza professionale seguendo una linea di condotta che avvalorava la tesi dell'asservimento ad interessi retri.

Da questo giudizio, con singolare logica, si deduceva la giustezza della posizione assunta dal Blocco "di cacciar via da ogni funzione pubblica con il marchio della immoralità quei due o tre individui che altra funzione non hanno al di fuori di quella di impedire la ricostruzione di Napoli"⁸³.

Anche se non era facile essere secondi per aggressività verbale al quotidiano comunista "La Voce" e al suo direttore, pure il foglio dei liberali rispose con veemenza al comunicato del Collegio degli Ingegneri e Architetti di Napoli, dichiarando la sua totale solidarietà con l'atto di autorità del Consiglio comunale:

Qui non si tratta di discettare sulla natura consultiva della Commissione e su quella dei suoi poteri e compiti, né di difendere le "libertà insindacabili di coscienza" [...]. Qui si tratta di evitare un'azione sabotatrice svolta, slealmente sotto l'usbergo degli interessi generali, ma in realtà in difesa di miserabili interessi privati, da qualcuno dei componenti non solo in seno alla Commissione, ma al di fuori di essa.

Per completare la pratica occorre il parere della Commissione, ma anche se esso fosse contrario, la Via Marittima si costruirà ugualmente perché questo è il volere dell'intero Consiglio [...]. Il doppio gioco di alcuni componenti la Commissione ha obbligato il Consiglio a smascherarlo subito affinché ricomposta la Commissione ritorni serena e non "addomesticata" come assai sciocamente si afferma nella commissione in parola [...]. Tutto ciò serve soltanto a danneggiare Napoli in quanto questa discordia che non vogliamo qualificare potrebbe indurre il Governo a non darci più i soldi e a fermare la ricostruzione della città⁸⁴.

⁸³ *La Commissione edilizia deve dimettersi*, "La Voce", 4 ottobre 1947.

⁸⁴ *L'Ordine degli Ingegneri in un vicolo cieco*, "Il Giornale", 9 ottobre 1947. Il titolo venne rettificato dal "Giornale" nel numero successivo, precisando che ci si era riferiti al "Collegio degli Ingegneri e Architetti di Napoli", e non all'Associazione Nazionale Ingegneri e Architetti italiani, che aveva protestato con una lettera inviata a tutta la stampa cittadina di essere stata confusa "con altra organizzazione tecnica che ha ritenuto intervenire, prendendo deciso partito contro l'opera di ricostruzione voluta dall'Amministrazione Comunale", deplorando "che qualche collega, trascinato dalla passionalità delle proprie convinzioni non prettamente ispirate agli interessi cittadini, abbia svolto azione ostacolatrice che è risultata in definitiva di grave pregiudizio al presente e all'avvenire di Napoli". Fu facile per il quotidiano "Risorgimento" cogliere la contraddizione tra la di-

La proposta di decadimento della Commissione edilizia fu ratificata dal Consiglio comunale con 37 voti contro 15.

Riproduciamo ancora, per completezza d'informazione, la presa di posizione del Collegio Ingegneri e Architetti napoletani di fronte a questa nuova situazione, che, al confronto delle rabbiose invettive lanciate dai paladini del bene collettivo, suona come una lezione di pacatezza e di equilibrio:

Il Consiglio Direttivo del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti di Napoli, dopo l'esauriente chiarimento pubblico della questione di merito e di quella di competenza, considera che la decisione di scioglimento della Commissione Edilizia da parte dell'Amministrazione Comunale determina una situazione incresciosa e ritardatrice della giusta impostazione dell'opera di ricostruzione. Si riserva la dimostrazione dell'illegalità del provvedimento, come della nullità di tutti gli altri atti amministrativi che ne derivassero, nella opportuna sede giurisdizionale, a cui decide di avanzare formale ricorso, e pertanto chiude la discussione pubblica su questa vertenza perché demandata ai giudici competenti.

Esprime la certezza che, anche quando la deplorabile azione tendente a sopprimere l'organo tecnico consultivo pienamente qualificato dovesse raggiungere il proprio scopo, nessun tecnico napoletano vorrà adottare nella questione altra linea da quella ineccepibile seguita dall'attuale Commissione Edilizia. Questa infatti, all'unanimità – com'è documentato dal verbale sottoscritto dai nove componenti e pubblicato dalla stampa – quando è sopravvenuta l'incredibile interruzione, prima di giudicare i progetti, si era accinta a controllare con sopralluoghi, in conformità di un suo inderogabile obbligo di legge oltre che di una precisa richiesta del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che gli elaborati rappresentanti lo stato attuale dei luoghi e delle opere fossero pienamente fedeli alla verità. Nel caso specifico i disegni presentati alla Commissione Edilizia non riportavano la indicazione di numerosissimi edifici, tutti efficienti ed abitati, di cui moltissimi rimasti indenni dai danni bellici ed altri ricostruiti o riparati dopo il danno di guerra, confondendoli invece nelle vaste zone indicate demolite il che svisava i termini di fatto ed il tema che il progetto doveva risolvere.

Comunque, il Collegio documenterà senza sosta in ogni sede questi procedimenti palesemente tendenziosi, inammissibili ed inconciliabili con la obiettività di ogni serio lavoro di carattere tecnico ed è pronto a qualunque inchiesta in contraddittorio⁸⁵.

chiarazione di estraneità dell'Associazione di fronte ai problemi politici cittadini e la gratuita censura finale ai colleghi napoletani, cfr. *Discussione e libertà. A proposito di una precisazione dell'Associazione Nazionale Ingegneri e Architetti*, "Risorgimento", n. 243, 11 ottobre 1947.

⁸⁵ *Dopo lo scioglimento della Commissione Edilizia*, "Risorgimento", n. 248, 16 ottobre 1947.

Il "Contributo tecnico" del Collegio alla ricostruzione

Fu in questo clima di rovente polemica e di "dagli all'untore" che Alberto Consiglio, succeduto a Corrado Alvaro alla direzione del quotidiano "Risorgimento", quanto meno perplessa di fronte al progetto "imperiale" della Via Marittima, che nella sua ansia di modernità evocava il titanismo delle opere del "regime" funesto, decise di affidarne la trattazione sulle colonne del giornale ad una voce autorevole, all'ing. Amadeo Bordiga, nella sua qualità di presidente del Collegio napoletano degli ingegneri⁸⁶.

"Nessun uomo a Napoli – a suo giudizio – poteva dare maggiori garanzie di competenza tecnica e di obiettività sociale e politica".

Per fugare qualunque sospetto che la scelta fosse dettata da affinità politiche, Alberto Consiglio fece di Bordiga questo curioso ritrattino:

Forse i giovani operai e i giovani comunisti non sanno che Amadeo Bordiga non è solo un eccellente ingegnere, ma un uomo che ha dedicato tutta la vita alla difesa della classe operaia e che ha trascorso parte della sua esistenza in carcere e al confino. Si tratta di un comunista della prima ora, che si è ritirato dalla vita politica perché riteneva troppo moderato non solo il programma di Stalin, ma persino quello di Lenin! Si può immaginare in quale misura egli sia mio diretto avversario politico!⁸⁷.

⁸⁶ A. Consiglio, *Via Marittima ovvero le vie del Signore*, "Risorgimento", n. 284, 23 novembre 1947.

⁸⁷ Una singolare conferma di quanto ha raccontato Ermanno Rea in *Mistero Napoletano*, Torino, Einaudi, 1995, pp. 113-114: "C'era Alma Bordiga, che studiava medicina a sua volta e che di tanto in tanto invitava Renzo [Lapicciarella], ma in qualche caso anche Galdo [Galderisi], a mangiare a casa sua, accanto al suo genitore-monumento. Allora né Renzo né Galdo sapevano con precisione chi fosse Amadeo Bordiga, sicché una sera in cui il padre di Alma raccontò, con l'aria più naturale del mondo, di aver avuto una volta, un bel pò d'anni prima, un'aspra discussione con Lenin su una certa questione, i due giovani si guardarono sbalorditi negli occhi. Sbalorditi, ma incapaci di chiedere maggiori lumi (dell'amicizia con Alma, Renzo sarà chiamato poi, dopo la liberazione di Napoli, a rendere duramente conto al Partito)". Bordiga aveva allora 58 anni ed era nel suo pieno vigore intellettuale: "una dinamo umana" lo aveva definito un agente dell'OSS che lo aveva intervistato nel novembre del '44, cfr. A. Peregalli, S. Saggiolo, *Amadeo Bordiga, Gli anni oscuri*, cit., p. 241.

Nel suo primo articolo, senza nemmeno entrare nei dettagli delle soluzioni proposte, Bordiga liquidò in maniera perentoria il piano della Via Marittima come *utopistico*, perché incompatibile con la realtà economica di Napoli, e quindi come un pericoloso diversivo di fronte al grave problema della carenza di abitazioni:

Non è questo il periodo delle grandi sintesi, che d'altra parte esigono in chi le affronta ampiezza di respiro e potenza di vedute che è vano cercare nei progetti attuali. Questo è il periodo di uno studio e di un intervento meno brillante ma più serio e più duro, con l'applicazione di un metodo analitico e cellulare strettamente aderente, come diciamo noi tecnici, al terreno, che segue il processo di variazione dei tessuti che ancora respirano rinsanguandoli senza ucciderli con tagli violenti. Nelle scelte delle soluzioni di dettaglio non si deve certo prescindere da una visione generale del futuro svolgimento di Napoli, ma questa non deve chiedersi al progetto o al disegno di una città nuova, bensì alla intelligente conoscenza della sua storia e della sua vita e ai fecondi risultati delle ricerche già acquisite dall'alta ingegneria napoletana⁸⁸.

Prima però di esaminare la serie degli articoli scritti da Bordiga per il quotidiano "Risorgimento", per non equivocare la sua presa di posizione, come se fosse dettata da polemiche ragioni di scuola o tendenza o addirittura professionali, conviene esaminare il *Contributo alla impostazione tecnica dei provvedimenti per la ricostruzione napoletana*, redatto in collaborazione con Guido Milone nel giugno 1950, in cui le ragioni di fondo di quella polemica furono esposte con grande rigore.

Lo "specialista" che si aspetti audaci schizzi di una nuova Napoli immaginata dai nostri autori o geniali soluzioni urbanistiche tracciate sulla planimetria della città, rimarrà deluso.

A giudizio dei due ingegneri, era anzitutto necessario quantificare il più esattamente possibile lo stato reale delle abitazioni a Napoli, per poterne determinare il fabbisogno presente e futuro, problema che i fautori di progetti parziali quanto miracolistici come quello della Via Marittima, parevano voler esorcizzare con un colpo di bacchetta magica.

Lungi da ogni atteggiamento di sprezzante rottura con gli studi e i programmi predisposti nel passato, questi vengono assunti come parametri di riferimento per quantificare l'effettivo fabbisogno edilizio, sulla

⁸⁸ A. Bordiga, *Utopie e realtà*, "Risorgimento", n. 238, 5 ottobre 1947.

base del quale andava formulato un piano di ricostruzione realistico, *compatibile* con le risorse finanziarie disponibili.

La drammatica situazione di Napoli è impietosamente "radiografata" con una impostazione che non lascia spazio alcuno al vittimismo, all'estetica o alla demagogia: il problema è ricondotto, nei suoi elementi costitutivi primari, a grandezze fisiche rigorosamente calcolabili, da cui si deducono, con metodo strettamente statistico e matematico, le relazioni tra i diversi livelli di analisi e le conseguenti possibili soluzioni.

Il metodo adottato, di cui si ritrovano esempi negli studi di Milone, è quello congeniale a Bordiga, per la sua proprietà di sgombrare il campo da ogni pregiudiziale soggettiva o ideologica:

È di particolare importanza trattare grandezze quantitative misurabili nella ricerca scientifica. Scopo di ogni scienza è la esposizione organica di un dato gruppo di fatti o fenomeni acquisiti alla nostra esperienza, in maniera da porre in evidenza le relazioni che costantemente corrono tra i fatti stessi. La esperienza scientifica di tale relazione dicesi legge. La forma più completa e soddisfacente di una legge scientifica è quella di una relazione tra quantità misurabili (formula matematica). Perché le grandezze siano misurabili occorre poterle riferire ad altre grandezze già note, e in tale riferimento sta in fondo la legge stessa [...].

Alcune leggi traducono relazioni, corrispondenti alle esperienze, tra grandezze già tutte note, abbiamo allora una vera nuova scoperta; altre [...] si riducono ad introdurre deduttivamente una nuova grandezza, e hanno valore di convenzioni teoriche; tuttavia la applicazione ai fenomeni delle loro conseguenze logiche deciderà della loro validità o meno. Non tutte quindi le convenzioni, che definiscono grandezze dando il modo di misurarle e riferirle ad altre, sono ad arbitrio possibili, ma, anche se dapprima assunte quali ipotesi, sono infine o confermate o respinte dall'applicazione ai fatti sperimentali.

[...] Il trattare le entità su cui si indaga con misure numeriche e relazioni matematiche tra le loro misure quantitative conduce a rendere le nozioni e le relazioni e il loro possesso e maneggio meno individuali, più impersonali e vevolvi collettivamente. Il puro apprezzamento qualitativo contenuto in giudizi e indagini comunicati in parole del linguaggio comune, serba l'impronta personale in quanto le parole e i loro rapporti assumono valore diverso da uomo a uomo secondo le precedenti tendenze e predisposizioni materiali emotive e conoscitive. Sono quindi personali e soggettivi tutti i giudizi e i principi morali estetici religiosi filosofici politici comunicati e diffusi a voce e per iscritto. I sistemi di cifre e le relazioni di simboli matematici (algoritmi) con cui hanno poca familiarità anche molte persone che si affermano colte, tendono a stabilire risultati validi per

tutti i ricercatori, o almeno trasferibili in campi più vasti senza che siano deformati facilmente da particolari interpretazioni⁸⁹.

L'unità di misura adottata, che è alla base di tutti i calcoli sviluppati nel programma, è un vano medio di abitazione di 30 mq. complessivi⁹⁰.

Bordiga sottolineò come l'assunzione del vano-abitazione come unità di misura si prestasse bene al calcolo economico, in quanto consentiva di mantenere costanti tutta una serie di relazioni, tra cui quella tra suolo e costruzione.

Un edificio, per esempio, di 6 piani nel centro urbano comportava l'addebito ad ogni vano di un'area di suolo privato di mq. 5 (mq. 30/6). Tale rapporto poteva essere applicato in tutti i casi, in quanto il maggior numero di piani nel centro urbano veniva compensato dalla maggior larghezza di spazi aperti per i corpi di fabbrica di periferia.

Ciò permetteva di assumere la spesa per il suolo praticamente costante, in quanto dipendeva da due valori che variavano inversamente: costo unitario del suolo, suolo occorrente per un vano.

In analisi di questo genere era indispensabile tener ferma la distinzione tra costruzioni ad uso di civile abitazione e costruzioni a diversa destinazione d'uso; distinzione che ha un ruolo basilare nello studio in questione e di cui Bordiga continuerà a sottolineare la centralità, e il grave errore di ignorarla – nel '50 non si avevano dati statistici di raffronto – nelle rilevazioni statistiche come nella programmazione edilizia:

Pochi capiscono il concetto tanto semplice, che sono più le fabbriche di uso diverso dall'abitazione che quelle di abitazione, che costano quindi molto più lavoro e denaro, quale che sia il "sistema"...

⁸⁹ [A. Bordiga], *Elementi dell'economia marxista*, "Prometeo", n. 5, febbraio-marzo 1947, pp. 239-240. Sulla mentalità e la cultura scientifica di Bordiga si sono soffermati un pò tutti gli studiosi della sua opera; merita però di essere segnalato l'intervento di Sandro Saggiaro: *Gli anni oscuri*, al convegno su *Scienza e politica in Amadeo Bordiga (1910-1970)*, svoltosi a Milano il 24 e 25 ottobre 2002.

⁹⁰ A ciò Bordiga giunse supponendo un'area netta di mq. 18, (m. 4,00 x 4,50), che al lordo dei muri perimetrali, sale a mq. 22,50. Un ulteriore incremento era dato dall'incidenza delle aree comuni (scale, androni, ecc.) calcolato in un decimo dell'area di piano, che portava lo spazio consumato da ogni vano a mq. 25. Poiché non tutto il suolo di un'isola abitativa è costruzione e lo spazio libero utile di un fabbricato (cortili, giardini periferici o interni, ecc.) costituisce di media il 20% dell'area coperta, la superficie assorbita da un vano saliva a mq. 30.

La banalità si riduce ad avvertire la fame edilizia e la mancanza di fabbricati esasperata dalla distruzione bellica come un problema riconducibile a misura, calcolazione e pianificazione di progetto, partendo dal dato crudo della popolazione restata senza tetto o troppo concentrata nelle case, e mettendo con correnti indici computistici il numero delle case o di stanze in rapporto al numero della popolazione, e la spese occorrente in rapporto a un indice per stanza e per vano⁹¹.

Un rapporto non uniforme e di non facile determinazione (Milone e Bordiga calcolano per un ettaro di terreno 17% di servizi e fabbricati pubblici, 50% di edilizia non abitativa e 33% di vani adibiti ad abitazione), che variava a seconda delle condizioni di ampiezza e di sviluppo delle città, della relazioni tra il centro urbano, le zone periferiche e gli altri nuclei urbani limitrofi, ecc., ma che era essenziale determinare, soprattutto a Napoli, nelle specifiche condizioni del dopoguerra, e in vista di una razionale previsione di spesa del programma di ricostruzione.

Naturalmente la distinzione tra le case di abitazione e i fabbricati di altro genere non significava in alcun modo che alle prime dovessero provvedere i privati e alle seconde lo Stato.

Se nella situazione d'anteguerra il problema delle case di abitazione era stato considerato a sé, ciò corrispondeva all'ipotesi che nelle aree da bonificare gli edifici pubblici non fossero numerosi, oppure che non fossero in disastrose condizioni. Più in generale si riteneva allora che il capitale privato e la finanza pubblica fossero in grado di far fronte senza difficoltà all'edilizia pubblica non abitativa, non però all'opera di bonifica di edilizia privata.

Ora, le distruzioni di guerra avevano indistintamente colpiti edifici pubblici e privati, e la crisi economica causata dalla guerra investiva anche le risorse che prima si calcolava potessero provvedere all'edilizia pubblica.

⁹¹ [A. Bordiga], *Struttura economica e sociale della Russia d'oggi*, cit., p. 586. Su una superficie di un ettaro si potevano considerare di norma 4.500 mq. di area pubblica (strade, piazze, ecc.) e 5.500 di area privata (al lordo di cortili e fabbricati). Su una tale superficie, l'edificio di 6 piani assunto come tipo per il calcolo dell'unità vano, alto 30 metri e con un volume di 165.000 mc, dava 1375 vani ad ettaro. Se lo si fosse considerato totalmente adibito ad uso abitativo, con un moderno indice di affollamento dell'1,25 persone a vano, si avrebbero avute 1720 abitanti per ettaro, quando le statistiche antibelliche calcolavano, nei quartieri più addensati, 800 persone per ettaro, con una densità di 2 persone a vano, quindi non più di 400-450 vani abitati.

Per avere una visione statisticamente esatta dei danni inflitti a Napoli dalla guerra occorre procedere ad un accertamento delle aree e dei volumi distrutti e danneggiati e dedurne il numero dei vani perduti.

Se non si teneva distinto il numero dei vani distrutti da quello dei vani mancanti al fabbisogno della popolazione, non si riusciva a calcolare l'addensamento nelle case superstiti e si esagerava il numero di abitazioni che dovevano sostituire quelle sinistrate. Se si elaborava un piano economico solo sulla base del numero di vani da costruire si errava in difetto in quanto non si calcolava l'alta aliquota di vani che distrutti o danneggiati, non potevano per la funzione che dovevano svolgere, non essere riparati o ricostruiti. Infine era necessario mettere in conto un consistente investimento di spesa per le aree non private, per costruire, riparare, ecc. gli edifici e la rete dei servizi pubblici generali.

Tutto lo studio di Milone e Bordiga si articolò perciò su tre "stadi", tre distinti livelli di analisi che consentissero di elaborare col massimo rigore scientifico i dati incompleti allora disponibili:

1° stadio: situazione generale edilizia italiana di anteguerra. Fabbisogno di costruzioni, per far fronte:

- a) all'aumento periodico della popolazione,
- b) al degrado edilizio
- c) alla riduzione dell'indice di affollamento, avvicinandolo alla media nazionale.

2° stadio: situazione edilizia napoletana d'anteguerra, particolarmente grave rispetto alla media nazionale per l'eccessivo affollamento e l'alta media di vetustà del patrimonio edilizio. Opera di costruzione di nuovi fabbricati e opera di bonifica e risanamento e periodiche distruzioni.

3° stadio: riparazione e ricostruzione degli edifici colpiti dalla guerra.

1) Popolazione ed edilizia abitativa

La determinazione di questo rapporto non era così semplice come potrebbe sembrare. Sui dati statistici disponibili occorre intervenire con stime a calcolo, sia per la previsione del tasso di crescita della popolazione (negli anni di guerra sia il saldo naturale dei nati e dei morti che il movimento migratorio erano stati di segno negativo), sia per calcolare il patrimonio abitativo effettivamente esistente (quota dei vani demoliti per inagibilità o per motivi diversi dal danno di guerra).

Prima di seguire Milone e Bordiga non sarà inutile dare un sintetico quadro della situazione di Napoli al 1950, accertata da studi successivi.

Al censimento del 21 aprile 1931 la popolazione del Comune di Napoli risultò di 791.000 abitanti compresi in 449.000 vani, con un indice di affollamento dell'1,76⁹².

Sommando quella del vecchio centro urbano e quella dei Comuni aggregati, la popolazione napoletana fu poi calcolata, in base a successive revisioni, a 835.610 abitanti residenti (839.576 presenti).

Dal 1931 al 21 aprile 1936, Napoli aumentò di 34.132 abitanti (4,10%) e dal 1936 al 1951 di 144.637 abitanti (16,70%).

Tra i primi due censimenti, costante e regolare era stato il movimento naturale, con una eccedenza dei nati (106.579) sui morti (63.732) pari a 42.847 unità, mentre il deficit del movimento migratorio era stato di 8.715 unità.

Fra il censimento del 1936 e la fine del 1940 vi fu ancora una eccedenza delle nascite (108.112) su un minor numero di morti (62.874).

A tale incremento (45.238) va però detratto un movimento migratorio valutabile a 12.130 unità, sicché si è stimata *a calcolo* la popolazione napoletana all'inizio della guerra a poco meno di 900.000 abitanti.

Negli anni di guerra, fra il 1941 e il 1944, si ebbe una notevole contrazione dell'espansione demografica cittadina: il movimento naturale registrò un calo delle nascite (92.416) ed un aumento dei morti (68.295). Dedotto da tale eccedenza (24.121) un movimento migratorio di 10.329 unità ne risultava un incremento di soli 13.792 individui in un quadriennio.

In compenso si ebbe nel periodo post-bellico una vera esplosione demografica: dal 1 gennaio 1945 al novembre 1951 le nascite furono 189.956, le morti 74.556, due livelli mai raggiunti prima in pari periodo di tempo. Il deficit migratorio era stato di 17.663 unità. Ne risulta un incremento assoluto della popolazione napoletana pari a 97.737 unità.

Il IX censimento del 4 novembre 1951 accertò a Napoli 1.010.550 abitanti.

Nell'arco di vent'anni (1931-1951) dunque l'aumento di popolazione era stato di 178.769 abitanti (21,49%)⁹³.

⁹² P. Conca, *Il VII censimento della popolazione in Napoli. Saggi sul movimento demografico partenopeo*, Napoli, Giannini, s.d.

⁹³ G. Galasso, *Lo sviluppo demografico*, in *Napoli dopo un secolo*, cit., pp. 69-70. Per un quadro più ampio, relativo a tutto il Mezzogiorno, prima e dopo l'unità. cfr. dello stesso Galasso, *Mezzogiorno medioevale e moderno*, Torino, Einaudi, 1965.

Ricaviamo da uno studio di Paolo Conca le nuove abitazioni costruite annualmente a Napoli, sulla base del rilascio delle licenze edilizie:

<i>anno</i>	vani	<i>anno</i>	vani	<i>anno</i>	vani
1931	4.158	1938	2.461	1945	2.275
1932	5.605	1939	4.465	1946	3.958
1933	5.926	1940	1.652	1947	6.972
1934	8.803	1941	1.011	1948	1.922
1935	6.076	1942	77	1949	4.376
1936	3.860	1943	356	1950	13.651
1937	3.803	1944	1.449	1951	20.921

A parte possibili discrepanze tra licenze rilasciate e costruzioni eseguite, per ottenere l'incremento effettivo delle abitazioni occorre dedurre la quota dei vani annualmente demolita, per inagibilità o altre ragioni.

Conca ha calcolato 6.134 vani demoliti tra il 1931 e il 1936, mentre per il periodo successivo (al censimento del 4 novembre 1951 furono registrate 476.571 stanze abitate), ha messo in conto, oltre alle distruzioni belliche, le demolizioni conseguenti alle espropriazioni dell'area Flegrea per l'esecuzione della "Mostra d'Oltremare" (6.973 vani), quelle per il completamento del nuovo Rione Carità e di alcuni edifici della "Via Marittima".

In sintesi, questo il risultato delle sue elaborazioni relative al rapporto tra la consistenza edilizia e quella demografica esistente a Napoli, in corrispondenza dei tre censimenti:

1931: vani	508.763;	abitanti	817.967;	% affollamento	1,61
1936: "	533.466;	"	875.855;	"	1,64
1951: "	476.571;	"	963.670;	"	2,02

Da tale riepilogo risulta che il quoziente di affollamento del 1931 di 1,61 persone per stanza, pur essendo superiore a quelle delle altre maggiori città italiane (Roma 1,36; Milano 1,22; Torino 1,13; Genova 0,89) non indicava ancora una situazione di sovraffollamento come nel 1951: 2,02 persone per stanza, quan-

do le stesse altre grandi città, restando sostanzialmente invariato il loro indice di affollamento, a fronte di notevoli incrementi di popolazione facevano registrare corrispondenti indici di incremento dell'attività edilizia.

Al 1951 Napoli era declassata a terza città italiana per numero di abitanti e a quinta per numero di abitazioni, col più alto indice di affollamento⁹⁴.

Veniamo ora ai calcoli di Bordiga e Milone.

A guerra iniziata, di fronte al blocco quasi completo delle costruzioni e ai danni provocati in numerose città e centri minori dai bombardamenti, il regime fascista aveva istituito un "Comitato Tecnico Corporativo per la Casa" che aveva predisposto un piano di ricostruzione nazionale da attuarsi a guerra finita (si supposeva vittoriosamente). Nell'ottobre 1941 tale organismo aveva concluso per un fabbisogno annuo, in un primo periodo decennale, di 450.000 vani ad uso abitativo, calcolando che di questi almeno 370.000 fossero necessari a fronteggiare l'aumento di popolazione e il degrado edilizio, i restanti a colmare il deficit della stasi edilizia, rinviando ad un successivo piano decennale la soluzione integrale del problema dell'affollamento.

Il censimento dell'aprile 1931 aveva accertato 29.800.000 vani occupati da 41.000.000 persone, con un indice di affollamento medio di 1,4 persone per vano.

L'incremento della popolazione era però, nonostante la guerra, aumentato: dal 6,3‰ del periodo 1931-1936 era salito al 7,2‰ nel periodo 1936-1946, nel 1947 era stato del 7,6 e nel 1948 dell'8,5, tendendo all'uno per cento.

Dovendo dunque aggiornare quel programma, calcolando l'incremento di popolazione al solo 8‰ (370.000 persone in un anno) occorrevano 260.000 nuovi vani per fronteggiare la crescita di abitanti, e altri 132.000 vani per il degrado edilizio, calcolato al 4‰, per un totale di

⁹⁴ P. Conca, *L'attività edilizia in Napoli e le esigenze della popolazione cittadina*, "L'industria meridionale", marzo-aprile 1958. Cfr., dello stesso Conca, *Le abitazioni nella provincia di Napoli al 1942*, Napoli, Istituto Meridionale Editoriale, 1943, in particolare, pp. 95-110, e L. Guidi, *Le condizioni abitative e lo sviluppo edilizio a Napoli tra le due guerre*, in *Mezzogiorno e fascismo*. Atti del convegno nazionale di studi promosso dalla Regione Campania, Napoli, E.S.I., 1978, vol. II, pp. 553-575.

400.000 nuovi vani annui (un vano per ogni cento abitanti), senza ancora calcolare il danno di guerra e lasciando l'indice di affollamento al 1,4.

Per determinare il fabbisogno di nuove abitazioni a Napoli l'opuscolo del '50 che stiamo riassumendo richiamò le conclusioni a cui era giunto Milone in un suo studio del 1942: *Il rinnovamento edilizio di Napoli*, con la richiesta di 3.000 vani annui per l'incremento di popolazione e 1.000 per l'ammortamento edilizio.

Tale fabbisogno era stato calcolato non per l'intero Comune, ma solo per il nucleo urbano comprendente le 12 sezioni tradizionali, su una dotazione edilizia di 334.000 vani e per una popolazione di 537.000 abitanti.

Calcolando al 7°/100 annuo il coefficiente di incremento della popolazione che era stato rilevato nella misura del 6 per mille dal 1931 al 1936 in tutto il Regno, Milone aveva previsto una crescita per Napoli (centro storico) nell'arco di 45 anni di 169.000 unità (31,5%), 3.760 abitanti in più ogni anno che, con l'affollamento di 1,25, avrebbero richiesto ogni anno 3.000 nuovi vani⁹⁵.

Ai 1.000 nuovi vani da costruire in sostituzione delle fabbriche demolite Milone era giunto defalcando dalla dotazione edilizia di 334.300 vani considerata 76.500 vani che erano risultati da demolire per le pessime condizioni statiche ed igieniche. Calcolando in 250 anni la vita media delle abitazioni occorreva per i residui 257.800 vani prevedere l'ammortamento di 1.000 vani.

Rapportando i calcoli di Milone alla popolazione dell'intero Comune (791.000) l'esigenza per l'incremento saliva a 4.400 vani e quella per l'ammortamento a 1.450.

Ma la popolazione napoletana, nonostante la guerra, aveva avuto uno sviluppo "impressionante"; alla fine del 1949 risultava di un milione di abitanti. Applicando il medesimo rapporto fissato da Milone occorreva ora almeno 5.700 nuovi vani per coprire l'incremento annuo di popolazione, restando invariato il pesante indice di affollamento cittadino

⁹⁵ G. Milone, *Problemi del dopoguerra. Il rinnovamento edilizio di Napoli*, prefazione di G. Frignani, Napoli, S. A. Richter & C., 1942, pp. 51-52: "L'aumento percentuale di popolazione in un dato periodo va calcolato non con un multiplo dell'incremento annuo ma con la formula esponenziale che si applica per gli interessi composti. L'incremento medio annuo per dieci anni risulta del 6,166 per mille; in un periodo di venti anni si ha il coefficiente del 6,355 per mille, e in un periodo di 45 anni del 6,994 per mille, cioè in cifra tonda del 7 per mille".

dell'1,76, e almeno altri 1.800 vani per fronteggiare l'ammortamento edilizio.

Distruzioni belliche a parte, la dotazione edilizia era sensibilmente diminuita in quanto durante la guerra e dopo era completamente mancata la manutenzione di un patrimonio edilizio oltremodo degradato, non era quindi possibile ridurre la quota del 4^{o/oo} fissata da Milone per il centro storico, estendendola all'intero comune (449.000 vani).

Va qui ricordato che Bordiga considerò tra le cause della stasi edilizia e della mancata manutenzione la politica del blocco dei fitti attuata dal fascismo (D. L. 12 marzo 1941, n. 142) e prolungata oltre la guerra per volontà soprattutto dei partiti di sinistra, a tutela degli interessi della classe lavoratrice, teoria respinta con forza da Bordiga:

Tagliata la rendita padronale, si è tagliato in vivo su quella contribuzione a fini sociali che provvede a mantenere in ordine la dotazione edilizia, risultato del lavoro di generazioni. Questo danno è di volume superiore in Italia a quello dei bombardamenti di guerra. In Italia il patrimonio edilizio specie di abitazione è di età media altissima e altissima è la quota di manutenzione: omettendola si accelera il degrado. Questo dovrebbe essere equilibrato da intensificate nuove costruzioni, che in ambiente capitalistico si arrestano del tutto perché il basso fitto impedisce di remunerare il capitale investito, e prima ancora per effetto generale della crisi economica di guerra⁹⁶.

Ai vani di abitazione andavano aggiunti i vani a destinazione d'uso pubblico (che avrebbero dovuto essere, in base al modello costruito nella premessa della relazione, almeno il doppio dei vani per abitazione). Limitandosi a pareggiare per gli edifici ad uso pubblico il numero di vani per abitazione e triplicando comunque quelli per l'ammortamento edilizio, Bordiga e Milone giunsero, per questo primo stadio del problema, alla stima di un fabbisogno annuo minimo di 5.700 vani di abitazione, di altrettanti di uso pubblico e di altri 5.400 vani per l'ammortamento edilizio, per un totale annuo di 16.800 vani di nuova costruzione.

2) *L'opera di bonifica*

⁹⁶ Dalla nota: *Il problema edilizio in Italia*, apparsa su "Prometeo" serie II, n. 1, 1950 e riprodotta in *Proprietà e Capitale*, cit., p. 108. Sulla normativa per il controllo dei canoni di affitto delle abitazioni si veda A. Belli, *Potere e territorio*, cit., pp. 28-31, 61-65 e 132-137.

Per quanto concerneva il "secondo stadio", rispetto alle medie nazionali Napoli costituiva una infelice eccezione, per l'eccessivo affollamento, l'alto grado di vetustà del patrimonio edilizio e l'estensione di abitazioni malsane.

Oltre al fabbisogno di abitazioni relativo alla crescita della popolazione, era indispensabile preventivare un'opera di bonifica, che un altro studio prebellico di Milone calcolava dovesse essere distribuita in non meno di 45 anni⁹⁷.

Limitatamente ai quartieri del centro storico (Montecalvario, Pendino, S. Lorenzo, S. Giuseppe, Mercato, Avvocata, Stella, Porto, S. Carlo all'Arena, Chiaia, S. Ferdinando) in cui si concentrava il 60-65% della popolazione napoletana, si era allora previsto un piano di intervento, da eseguirsi in due fasi: in 25 anni, per 125 ettari di superficie abitata, e in successivi 20 anni per altri 100 ettari, prevedendo con la bonifica di 5 ettari all'anno la demolizione e la ricostruzione di 1.700 vani ad uso abitativo e altri 700 vani, in altri quartieri di ampliamento, per alloggiare la popolazione fatta sgomberare.

Il piano di *bonifica* riguardava solo 176.500 vani. Estendendo un tale programma a tutto il Comune, il numero dei vani da demolire e ricostruire sarebbe salito a 2.050, e a 850 i vani nuovi per fronteggiare lo sgombero.

Per ridurre poi la *densità di affollamento* nel centro storico da 1,6 a 1,25 anche nella quota di vani non bonificata (257.500), sarebbero occorse nuove costruzioni in quartieri di ampliamento per almeno 1.450 nuovi vani abitativi all'anno. Per portare tutto il Comune allo stesso indice di affollamento, sarebbero occorsi altri 1.850 vani, per un totale di 3.300.

A ciò erano ancora da aggiungersi i vani con diversa destinazione da quella abitativa, giungendo a 14.450 vani annui in tutto.

Se si considerava che nel 1925 si era toccato a Napoli il vertice di 26.642 vani edilizi costruiti in un anno, un tale programma – fece rilevare Bordiga – che, sommato al precedente per la costruzione di nuovi vani per sopperire all'incremento della popolazione contemplava un totale di 32.000 vani annui, non era esagerato. Esso era però improponibile

⁹⁷ G. Milone, *La bonifica edilizia della città di Napoli*, Napoli, S. A. Richter & C., 1940.

nelle invertite condizioni economiche e sociali del dopoguerra, con l'aggravio delle devastazioni causate dai bombardamenti.

3) *I danni di guerra*

Sulla consistenza reale dei danni di guerra a Napoli e in tutta Italia i dati disponibili non erano affatto sicuri.

Gli accertatori avevano operato in tempi diversi e seguito metodi di valutazione diversi. Non era facile in primo luogo distinguere tra i vari tipi e gradi di danno, se cioè gli edifici erano stati colpiti in maniera lieve, facilmente riparabile, oppure le esplosioni ne avevano compromesso gravemente la statica, se gli edifici potevano essere ripristinati nella loro struttura portante, se ne conveniva la demolizione o la ricostruzione, totale o parziale.

Non sempre poi il censimento dei danni distingueva, tra i vani sinistrati, quelli abitati da quelli con altra destinazione, anche per mancanza di documentazione statistica precedente la guerra.

I primi accertamenti, a guerra appena finita, si erano svolti in condizioni estremamente difficili e con una certa approssimazione, dettata dall'urgenza; quelli successivi avvennero in una situazione modificata da molteplici interventi, di demolizione come di riparazione e ricostruzione.

Non vi era corrispondenza meccanica, infine, tra i danni subiti e i relativi costi di riparazione, ricostruzione e demolizione.

Riparazioni a danni non strutturali potevano comportare rilevanti costi economici, superiori a quelli dell'integrale ricostruzione. A parità di costi di ricostruzione e di riparazione, la valutazione dell'intervento muta a seconda del tipo, della qualità degli edifici colpiti (se di valore storico, ecc.)⁹⁸.

Per quanto riguarda l'entità dei danni al patrimonio abitativo nazionale Bordiga considerò come prossima al vero la valutazione fornita dall'Istituto Autonomo delle Case Popolari di 2.800.000 vani (di sola abita-

⁹⁸ P. Saraceno, *Intervista sulla ricostruzione 1943-53*. A cura di L. Villari, Bari, Laterza, 1977, pp. 1-17. Si veda anche, su questo tema, C. Daneo, *La politica della ricostruzione*, Torino, Einaudi, 1975, pp. 4-6.

zione) tra distrutti e danneggiati alla fine della guerra, che costituiva il 9% del patrimonio abitativo nazionale⁹⁹.

All'ottobre 1949 erano stati *riparati*, secondo le cifre fornite dal Ministero dei Lavori Pubblici, 600.000 vani: "un buon contributo nel campo della piccola riparazione", a giudizio di Bordiga, dovuto prevalentemente all'iniziativa privata.

Nel settore invece delle nuove costruzioni Bordiga calcolò che nel quadriennio 1946-1949 fossero stati costruiti solo 400.000 vani, 200.000 vani anni a biennio¹⁰⁰.

Un ritmo che corrispondeva, fece rilevare l'opuscolo che stiamo esaminando, ai massimi obiettivi raggiungibili con le leggi Fanfani e Tupini.

Bordiga calcolava nel '50, che mobilitando la legge Fanfani non più di 15 miliardi l'anno di fondi statali e altrettanti di contributi salariali e padronali, sarebbe stato possibile costruire ogni anno al costo medio di L. 416.000 a vano, non più di 72.000 vani¹⁰¹.

Il disegno di legge proposto da Amintore Fanfani, noto come "Piano INA-CASA" era stato definitivamente approvato dal Parlamento il 24 febbraio 1949. Il piano era stato consegnato più per lenire la gravissima disoccupazione che per risolvere il problema-casa: l'edilizia era il settore industriale che mediamente richiedeva un fabbisogno minimo di materiali da importazione, una bassa percentuale di capitale fisso e un'alta percentuale di lavoro diretto e indiretto (67%). Essendo il piano esteso a tutto il paese, sarebbe stata sviluppata un'occupazione decentrata (non

⁹⁹ "La distruzione del patrimonio residenziale raggiunge i 2 milioni di vani; cifra cui vanno aggiunti più di un milione di vani gravemente danneggiati e 3 milioni e mezzo di vani leggermente danneggiati. Le stanze inabitabili toccano complessivamente i 2,5 milioni, pari al 7 per cento di tutte le stanze abitabili prima della guerra", A. Belli, *Potere e territorio*, cit., p. 41. Sono i dati forniti dalla Commissione alleata, Pres. Consiglio dei ministri, Istat, *Censimenti e indagini per la ricostruzione nazionale*, cit.

¹⁰⁰ Secondo i dati dell'Istituto Centrale di statistica nel 1946 erano stati costruiti 132.000 vani, nel 1947, 119.000, nel 1948, 178.000. Cfr. A. Belli, *op. cit.*, p. 50-51.

¹⁰¹ Si veda ancora *Il problema edilizio in Italia*, in *Proprietà e capitale*, cit., pp. 105-113. Nel primo ciclo di sette anni 1948-1954 previsto dalla legge Fanfani, con un fondo di 325.103 milioni di lire (200.390 per contributi di datori di lavoro e dei lavoratori, 104.823 per anticipazioni dello Stato e 19.890 per quote di riscatto e locazione) furono costruiti 148.499 alloggi, pari a 760.000 vani, con una spesa complessiva di 315.396,9 milioni (pari a L. 415.000 per vano). Dunque 108.000 vani all'anno. Cfr. D. De Cocci, *Il piano Fanfani-Case*, Roma, Edizioni 5 lune, s.d. e il più recente, di tono altrettanto celebrativo, *La grande ricostruzione. Il piano Ina-Casa degli anni 50*, a cura di P. Di Biagi, Roma, Donzelli editore, 2001.

limitata a poche aree come con altre attività industriali), avrebbe assorbito ampie aliquote di manodopera generica proveniente dalla campagna, facendo da volano ai settori industriali complementari, producendo quindi altra occupazione indiretta, aprendo un ciclo non destinato a chiudersi in quanto le quote di affitto e di riscatto sarebbero state reinvestite nella costruzione di altri alloggi.

Impegnato a difendere il potere d'acquisto della lira e a combattere l'inflazione il Governo scartò l'ipotesi di un massiccio ricorso alle finanze dello Stato, imboccando la via del risparmio obbligatorio.

I lavoratori (esclusi quelli agricoli) dovevano intervenire nell'attuazione del progetto come anticipatori di capitale, con l'accantonamento di una quota pari al 0,60 per cento delle loro retribuzioni mensili: si prevedeva così di accantonare circa 50 miliardi all'anno.

Tali anticipazioni dovevano essere compensate, dal secondo al settimo anno, in parte con l'assegnazione di case, e dall'ottavo anno rimborsate gradualmente per i non assegnatari.

I datori di lavoro intervenivano con un contributo a fondo perduto pari all'1,20 per cento delle retribuzioni mensili corrisposte ai loro dipendenti.

Lo Stato avrebbe anticipato nel primo settennio 15 miliardi di lire all'anno, versando un contributo pari al 4,30 per cento del fondo costituito dai contributi dei lavoratori e dei datori di lavoro, e un ulteriore contributo del 3,20% del costo di ogni alloggio costruito, per la durata di 25 anni a partire dal semestre successivo all'assegnazione dell'alloggio.

Le abitazioni costruite dovevano essere sorteggiate tra i lavoratori soggetti al risparmio obbligatorio; ogni assegnatario poteva iniziarne l'acquisto a riscatto immediatamente, versando i buoni corrispondenti alle quote risparmiate, maggiorate dell'interesse semplice del 5 per cento e, poi, pagando per 25 anni il canone previsto dal piano di riscatto (dedotto il contributo statale sul costo di costruzione dell'alloggio).

I lavoratori non favoriti dalla sorte allo scadere dei 7 anni avrebbero dovuto riavere gradualmente, secondo un piano venticinquennale, il rimborso delle somme accantonate, accresciute dell'interesse semplice del 5% maturato nel settennio. Durante il piano di rimborso e fino alla estrazione, il lavoratore-risparmiatore avrebbe dovuto riscuotere annualmente l'interesse del 5 per cento.

Bordiga valutò tale complicato meccanismo oltremodo oneroso per i lavoratori, sia per l'alto canone d'affitto che per le condizioni di acquisto

degli alloggi (oltreché, come vedremo, poco efficace per le regioni meridionali, di scarso sviluppo industriale).

A suo giudizio il "Piano Fanfani" non contribuiva nemmeno a risolvere in maniera sostanziale il problema della disoccupazione.

La costruzione dei 760.000 vani del primo settennio del piano richiese 60 milioni di giornate operaie, con una media generale di 79 giornate a vano. Gli stessi elogiatori del piano calcolarono una occupazione continuativa di quasi 50 mila operai edili, a cui si doveva aggiungere un numero corrispondente di unità impiegate indirettamente, fuori dai cantieri, nella produzione di materiali e impianti necessari alla costruzione delle case.

Bordiga fece rilevare, calcolando appunto un lavoratore occupato a vano, che a fronte di 100 mila lavoratori occupati il solo incremento demografico gettava sul mercato ogni anno 200 mila nuovi lavoratori.

Anche volendo ridurre il volume del danno nazionale a 2.000.000 di vani di abitazione (6%) si sarebbero comunque dovuti costruire 100.000 vani all'anno in 20 anni, oppure 200.000 in 10 anni.

In seguito Bordiga criticò con asprigna ironia la scelta strategica del "Piano Fanfani", contrapponendo l'esempio della Germania, uscita rasa al suolo dalla guerra (con danni al patrimonio edilizio ben più gravi rispetto all'Italia):

In Germania [...] si è meglio capito che abitare non è la prima necessità umana, ma è secondaria a quella di consumare, e quindi di produrre, e si sono costruite nei primi anni del dopoguerra coi pochi materiali e forze lavoro reperibili non abitazioni, ma fabbriche, impianti generali e luoghi di lavoro, accorgendosi che il fabbisogno economico era doppio e triplo, e rinviando agli ultimi anni decorsi l'affrontare con una attrezzata macchina di produzione la costruzione di case.

Ciò che consentirà alla Germania, negli anni '50, di produrre abitazioni con lo stesso ritmo degli Stati Uniti d'America.

Dietro queste critiche chiaramente si percepisce il giudizio di Bordiga sull'indirizzo che la "ricostruzione" assunse in particolare a Napoli, paurosamente ripiegata sulla produzione edilizia:

... in fase avanzata della forma borghese di produzione si guadagna più che a gestire una fabbrica a costruire lo stabilimento, gli impianti e i macchinari, e, ancora più che a costruire una fabbrica, a costruire una casa, soprattutto dove il valore di realizzo dopo un ciclo cortissimo di investimento del capitale proprio (e

spesso non proprio) è esaltato dalla fittizia ricchezza di ubicazione che la bestiale follia urbanistica ha generato; in Italia si sono gettati a far case, a buttar giù le vecchie che potevano ancora alloggiare gli operai addetti agli impianti produttivi, e poi con la famosa balla del Piano Fanfani, detto anche INA-CASA, hanno pensato di far vivere di lavoro tutti i disoccupati adibendoli ad erigersi la casa...

E ancora, alludendo all'esercito di tecnici e professionisti che il Piano Fanfani avrebbe foraggiato, producendo un tipo di edilizia scadente, tanto più speculativa quanto più "popolare":

Si pensava di ridurre tutto alla casa, tutti gli operai sarebbero campati facendo case, e tutti gli affaristi e quelli che elegantemente oggi chiamano "terziari" sulla relativa speculazione in grande, che in un secondo settennato (tra l'altro di tecnica deteriorata e mariuola, e di stile che fuga le ombre degli artefici classici e rinascimentali ormai non solo dalle città ma anche dai paesaggi d'Ausonia) allegramente dilaga¹⁰².

* * *

Se Napoli fosse stata colpita nella misura media nazionale, essendo la sua dotazione edilizia antibellica l'1,5% di quella nazionale (mentre la popolazione ne rappresentava il 2,1%), sarebbe occorso un ritmo rispettivamente di 1.500 o 3.000 vani annui, solo per le abitazioni.

Il danno a Napoli era stato molto maggiore, in una percentuale quasi doppia della media nazionale.

Nel 1945 la commissione incaricata di redigere il nuovo piano regolatore calcolò per l'area urbana di Napoli 22.068 vani distrutti e 13.783 vani danneggiati, per un totale di 35.851.

In seguito i danni apparvero assai più consistenti.

Una statistica della Società del Risanamento aveva calcolato 115.000 vani distrutti, 95.000 danneggiati nella struttura, 195.000 nelle parti complementari per un totale di 405.000 vani edilizi di ogni tipo. Dati che, se riferiti all'intero patrimonio edilizio calcolabile in un milione e

¹⁰² I passi citati sono tratti da [A. Bordiga], *Struttura economica e sociale della Russia d'oggi*, cit., pp. 585-589. Si vedano al riguardo le considerazioni di G. Samonà, *L'urbanistica e l'avvenire della città negli stati europei*, Bari, Laterza, 1967, capitolo: *La situazione urbanistica in Italia fino al 1955*, pp. 212-213.

mezzo di vani, esprimevano rispettivamente percentuali del 7,7%, 6,3%, 13%.

Verifiche che Bordiga e Milone effettuarono per conto dell'Ufficio Stralcio dell'U.N.P.A. nel '47 in zone del centro e dell'area industriale, avevano evidenziato una percentuale di distruzione del 5,9% e un danno del 7,8% nel centro urbano, e rispettivamente del 25,4% e 44,6% nella zona industriale.

Prescindendo dal campo della piccola riparazione, in cui si riconosceva che molto era stato fatto, diversamente da quello della ricostruzione, e tenendo conto della decisione di intervenire con provvedimenti amministrativi per la ricostruzione dei fabbricati danneggiati per oltre il 50%, Bordiga considerò di poter assumere come dato generale del danno bellico la somma della aliquota del danno totale con la metà di quello statico, non strutturale, giungendo ad una percentuale complessiva del 12%, a metà tra quello del 9,7% per il nucleo centrale e il 14% comprendendo la zona industriale, pari a 60.000 vani di abitazione e a 175.000 vani edilizi totali¹⁰³.

Pur nella convinzione che fosse quella una valutazione del tutto modesta del deficit effettivo, un programma di ricostruire 6.000 vani solo di abitazioni all'anno in un periodo di dieci anni (il doppio di quello previsto sulla base del fabbisogno nazionale), appariva a Milone e Bordiga già di per sé eccessivamente oneroso.

Piuttosto che vagheggiare un programma utopistico era senz'altro preferibile rassegnarsi a un prolungamento dei tempi della ripresa.

Anziché aggiungere ai vani di uso abitativo (4.000) del centro urbano altri 2/3 di vani ad uso pubblico, si poteva calcolare solo il doppio dei vani del centro urbano, mantenendo il triplo dei vani delle aree periferi-

¹⁰³ La valutazione di Bordiga corrispondeva a quella fornita nel '50 dal Consiglio Superiore dei LL. PP. Hanno scritto De Lucia e Iannello, *op. cit.*, p. 21, nota 1: "Il Consiglio Superiore dei LL. PP. (parere 294, dell'11-2-1950) attribuisce alla distruzione della guerra la perdita di oltre 70.000 vani. L'ufficio statistica del Comune - intorno agli anni '50 - valutò in 101.791 i vani distrutti e danneggiati, mentre una commissione tecnica nominata dal sindaco Lauro giunse alla conclusione che fossero ben 232.420 i vani distrutti e danneggiati, e cioè oltre il 40% della consistenza edilizia prebellica (*Piano regolatore generale, Relazione illustrativa*, vol. I, Napoli, 1958, p. 109). Dagli annuari statistici risultano censiti a Napoli 508.763 vani in totale nel 1931 e 486.308 nel 1951: la differenza è di 22.455. Considerando che nei primi anni del dopoguerra l'attività edilizia fu modesta, si possono ritenere valide le stime effettuate dalla commissione del piano regolatore nel 1945". Se però assumiamo come buoni i calcoli di Paolo Conca che abbiamo esposto in precedenza, la differenza dei vani censiti tra il '36 e il '51 sale a 56.895.

che e della zona industriale (4.000 x 2 + 2.000 x 3), comprimendo il fabbisogno derivante dal danno bellico a 14.000 vani totali annui in tutto l'ambito del Comune.

Il danno bellico risultava così paragonabile all'esigenza di bonifica prebellica.

Era evidente che i due problemi non potevano essere affrontati contemporaneamente.

Sommando le esigenze dei tre stadi si perveniva ad una domanda di costruzione di 46.000 vani annui, di cui 19.700 per abitazione – un volume superiore al doppio dell'attività edilizia del massimo raggiunto nel primo dopoguerra.

In termini economici, escludendo ogni contributo dello Stato alla ricostruzione dei vani non abitativi, e calcolando per la ricostruzione annua di 19.700 vani abitazione, pari ad un importo annuo di 8 miliardi, un contributo da parte dello Stato di 5 miliardi, pari ai 6/10 della spesa, tale somma corrispondeva alla quota destinata alla popolazione di Napoli dal Piano di Mille miliardi per il Mezzogiorno in dieci anni *per tutte le sue esigenze*.

Ma soprattutto si doveva tenere conto della diversa contingenza economica, del ristagno dell'attività industriale e commerciale, della svalutazione della lira, rispetto al primo dopoguerra che al contrario aveva segnato una fase di crescita, non essendovi stati allora danneggiamenti alla dotazione edilizia, alla rete di impianti e dei servizi generali, né difficoltà monetarie e creditizie paragonabili alle attuali.

Era questo l'errore di fondo rimproverato da Bordiga al piano di ricostruzione, che si dimostrava utopistico nella sua presunzione di mettere in cantiere, in una congiuntura economico-sociale di segno negativo, programmi che abbisognavano di ben altre risorse:

Le bonifiche di interi quartieri e i grandi tagli edilizi erano propri di epoche con caratteristiche antitetiche alle attuali... In linea di obiettiva ricerca tecnica e scientifica non vi è motivo per elaborare e divulgare programmi fondati sull'assurdo, e quindi bisogna basare le previsioni su un indirizzo diverso.

Era inevitabile comprimere ulteriormente, al massimo possibile, le voci delle varie partite.

Non si poteva rinunciare alle esigenze di primo stadio – 16.800 vani annui, di cui 7.500 di uso abitativo – se si voleva parlare di "ripresa" e non di un ulteriore pauroso regresso.

Con essi si provvedeva soltanto all'incremento della popolazione, lasciando inalterato l'indice di affollamento, e alla sostituzione dei fabbricati inagibili per la loro vetustà, non per le loro condizioni igieniche.

Sommando le esigenze del primo e del terzo stadio si giungeva a 13.500 vani abitativi per un totale di 30.800.

Non restava che rivedere le cifre del secondo stadio, e cioè quelle relative alla bonifica e al disaffollamento, che avrebbero dovuto contribuire a ridurre l'inferiorità di Napoli rispetto agli indici di sviluppo nazionale.

Gli obiettivi fissati dal programma di anteguerra, di fronte alla massiccia distruzione di case, all'aumentata popolazione e all'indice di affollamento giunto a livelli gravissimi, non erano riproponibili. Solo ragioni di altra natura, che la critica bordighiana si limitava a destituire di ogni valore scientifico, potevano far tacere l'amara verità che si doveva recedere da ogni programma che comportasse sventramenti e demolizioni di abitazioni ancora in esercizio.

Si doveva perciò, per forza di cose, privilegiare l'ampliamento rispetto al risanamento.

Non si poteva però evitare un minimo contributo alla bonifica e al disaffollamento, calcolato in 2.200 vani per il nucleo urbano e 4.050 per l'intero comune.

Nel piano erano già previsti 1.800 vani abitativi (5.400 in tutto il Comune) che dovevano sostituire altrettanti vani divenuti inagibili. A questi si poteva aggiungere la demolizione e la ricostruzione di 250 vani abitativi nel solo nucleo urbano addensato, per sostituire gli alloggi demoliti per motivi igienici inderogabili e che dovevano essere fatti sgomberare dagli occupanti, e la costruzione aggiuntiva di 100 nuovi vani per coprire il contingente di sfollamento. I vani abitativi da demolire erano inseriti in corpi di fabbrica da demolire per intero, che comprendevano con la solita percentuale vani di diversa destinazione. Sicché tale esigenza, limitata al centro storico portava alla ricostruzione di 750 e alla costruzione aggiuntiva di 150 nuovi vani complessivi (900 + 250 in tutto il Comune).

Il piano di bonifica e disaffollamento di anteguerra veniva così ridimensionato alla metà delle abitazioni e a un terzo del complesso totale.

Sulla base di queste necessità, considerate minime, lo studio di Bordiga e Milone prospettò un piano decennale di costruzione di 166.500 vani abitativi (360.000 vani complessivi) per tutto il Comune di Napoli, con interventi nel centro urbano per 11.050 vani abitativi e 22.950 vani totali¹⁰⁴.

In dieci anni, costruendo 16.650 nuovi vani e demolendone 2.100 ogni anno per ammortamento e piccola bonifica, il patrimonio edilizio abitativo di Napoli sarebbe migliorato di 145.500 unità vano.

Un programma minimo, ma tutt'altro che modesto, che supponeva un ritmo poco più intenso di quello previsto per l'opera di bonifica prima della guerra, ma che tuttavia non pretendeva di raggiungere risultati miracolosi: calcolando a 425.000 vani il patrimonio abitativo esistente avrebbe portato Napoli a una dotazione complessiva di 570.500 vani, a disposizione di una popolazione, che con un incremento dell'8% sarebbe giunta a 1.083 mila abitanti, portando l'indice di affollamento a 1,90, che restava pur sempre maggiore di quello che si aveva nel 1931.

Di fronte alla obiezioni di chi riteneva quel programma troppo modesto, in una lettera a Milone del settembre 1951, Bordiga rifece i calcoli – "e non correggo una cifra, nemmeno se mi sparano" – prospettando, come aveva fatto Milone prima della guerra, un programma di risanamento complessivo in 45 anni.

Il numero dei vani da costruire era in funzione del tempo, appunto per questo occorreva graduare le esigenze.

Bordiga distinse le esigenze di primo stadio, *periodiche* (aumento popolazione e degrado edilizio): 7.500 vani abitazione e 16.800 vani totali annui, da quelle *aperiodiche*, preventivate da Milone ed estese a tutto il Comune: disaffollamento (3.300), bonifica (2.050), integrazione bonifica (850). A ciò si doveva sommare il danno bellico: 6.000 vani all'anno ammortizzabile in 10 anni. In sintesi, la somma delle esigenze aperiodiche di vani di sola abitazione in 45 anni sarebbe stato di 339.000 vani (830.250 vani totali)¹⁰⁵.

¹⁰⁴ Cfr. anche G. Milone, *Un programma decennale di lavoro per la città di Napoli*, "Napoli Nuova", n. 3-4, pp. 27-32.

¹⁰⁵ Calcolando il patrimonio abitativo esistente a 425.000 vani, con la diminuzione di 92.250 vani demoliti per bonifica e di altri 81.000 per degrado, e la produzione di 337.500 e 339.000 nuovi vani per tutte le esigenze, si sarebbe giunti in 45 anni a una disponibilità di 928.250 vani, per una popolazione che, con un incremento dell'8 per mille sarebbe giunta a 1.430.000 unità, con una densità di affollamento di 1,5 per vano.

Ora, il volume di nuovi vani per esigenze aperiodiche andava sommato ogni volta con un multiplo del fabbisogno annuo periodico secondo il tempo di esecuzione.

Quindi se qualcuno si illudeva di coprire tutto il fabbisogno in 10 anni, anziché in 45, ai 339.000 vani si dovevano aggiungere 75.000 vani di esigenze periodiche, ciò che avrebbe comportato un ritmo di produzione annuo di 41.400 vani di sola abitazione e di 99.800 vani totali. Una cifra folle, impensabile, a giudizio di Bordiga anche a Milano.

Non rimaneva – scrisse Bordiga al collega – che rassegnarsi alla "ricetta degli ingegneri Milone e Bordiga":

Scartare bonifica e disaffollamento per dieci anni e fare solo danni bellici e esigenza periodica: Conclude il sacro prospetto: 16.650 e 36.000 ossia in dieci anni 166.500 e 360.000. Poi il resto, si capisce, a seconda dei mezzi. Nessuna cifra manipolata per ridurre il fabbisogno finanziario; cifre dedotte scientificamente matematicamente e senza barare¹⁰⁶.

La necessità di desistere da programmi il cui prevedibile fallimento sarebbe ricaduto più pesantemente sulle fasce sociali più deboli, e di privilegiare momentaneamente la ricostruzione e l'ampliamento rispetto alla bonifica, veniva confermata dalle dimensioni più strettamente economiche e finanziarie del problema.

Da questo punto di vista appariva perfino dubbia la possibilità di una progettazione diretta, autonoma del Comune, vanto dell'amministrazione democratica, che rischiava di fare i conti senza l'oste (dando per certo e adeguato alla bisogna l'apporto finanziario dello Stato).

Non a caso, Bordiga e Milone, attentissimi a non sconfinare dal terreno strettamente tecnico, non poterono fare a meno di dedicare il capitolo finale del loro opuscolo ai risvolti amministrativi e giuridici della questione.

Non era possibile avanzare la proposta più logica: quella di costituire un organo unico per tutte le opere, legittimato a prendere decisioni anche esecutive.

Tale organo non poteva essere che statale o comunale (non prevedendo la legislazione italiana di allora una soluzione a livello regionale

¹⁰⁶ *A Guido*, Napoli, 2 settembre 1951. La lettera, battuta a macchina su foglio a quadretti, col brogliaccio dei conteggi a mano, in A.F.A.B.F./"Collegio degli ingegneri 1950-1951".

o provinciale). Nel primo caso, col fascismo, si era sperimentato che la soluzione di un Alto Commissariato mortificava la città e i suoi organi rappresentativi e tecnici, ignorandone la competenza e l'esperienza diretta dei problemi.

Un organismo comunale invece urtava con le inevitabili difficoltà di dover deliberare su bilanci di altre amministrazioni, e sul piano tecnico di scavalcare i relativi organi competenti in opere (ferrovie, strade, porto, rete elettrica, acquedotti, ecc. ecc.) che interessavano non solo la città, ma un più vasto territorio.

Era inevitabile che tali enti progettassero ed eseguissero autonomamente opere che incidessero profondamente sull'assetto urbano. La cosa grave era che il più delle volte si ignoravano l'un l'altro: i progetti e le iniziative si sovrapponevano o si rivelavano in contrasto, producendo un'inutile sperpero di attività e di risorse, ritardi o addirittura l'abbandono di opere urgenti e indispensabili.

Milone e Bordiga proposero l'istituzione di un organismo che accentrasse almeno la conoscenza e il coordinamento in un programma organico di tutte le iniziative, con la facoltà di esprimere pareri sul piano tecnico ed economico, e di proporre ai diversi enti la graduatoria, l'anticipazione o il rinvio dei progetti e della loro esecuzione.

Già si è detto che i bilanci di previsione relativi al piano di costruzione di anteguerra concernevano soltanto le costruzioni abitative, prevedendo per talune fasce contributi di enti statali e parastatali, che si contava di ricavare con un prelievo fiscale da una economia in crescita. Mentre per tutta l'edilizia non destinata ad alloggi, (uffici, magazzini, negozi, ecc.) si calcolava che il capitale privato sarebbe stato sufficiente a se stesso.

Ora, nelle peggiorate condizioni economiche del dopoguerra, si doveva tenere conto che le distruzioni avevano investito indistintamente gli edifici di ogni destinazione d'uso, pubblici e privati.

Edifici di proprietà privata, per uso abitativo e per talune attività pubbliche, stavano sì sorgendo per iniziativa spontanea, ma il settore edilizio per altre destinazioni, socialmente utili, soprattutto in periferia, non poteva certo contare soltanto sul capitale privato. All'intervento pubblico toccava poi provvedere alla costruzione di edifici interamente destinati ad uso pubblico (scuole, ospedali, ecc.).

Il finanziamento pubblico doveva infine intervenire per tutta una fascia di abitazioni destinate ai senzatetto, che ancora vivevano nei rifugi,

in grotte, baracche, ecc. che assommavano, secondo le cifre ufficiali, a 13.000 individui.

Il programma nazionale antibellico prevedeva, per la sola costruzione di vani abitativi (un vano ogni 100 abitanti), una spesa annua di 6.772 milioni, su cui si considerava che sarebbe intervenuto per il 30% il capitale privato, per un altro 40% forme di investimento pubblico e privato e per l'ulteriore 30%-20% lo Stato, con finanziamenti a fondo perduto¹⁰⁷.

Ciò corrispondeva ad una quota di 150 lire per abitante, di cui 45 lire costituiva l'onere passivo, e 30 lire l'onere a carico del bilancio statale.

Calcolando l'inflazione del 40%, nel dopoguerra la spesa per abitante diventava di 6.000 lire complessive, 1.800 il passivo, 1.200 l'onere dello Stato.

Calcolando la popolazione napoletana a un milione, la spesa annua riferita alla sola media di incremento della popolazione, senza considerare bonifica e danni di guerra, sarebbe stata di 6 miliardi, l'onere passivo 1.800 milioni, il contributo statale a fondo perduto 1.200 milioni.

Calcolando per l'opera di bonifica un passivo di 42.000.000 annuo, si doveva aggiungere per gli abitanti dell'intero Comune di Napoli un ulteriore onere di 53 lire. Calcolando l'inflazione ($53 \times 40 \times 1.000.000$ di abitanti), altri 2.000 milioni complessivi. Il contributo statale totale previsto allora – senza ancora i danni di guerra – era dell'ordine di L. 3.200.000.000.

Rapportando questi dati alle esigenze postbelliche della popolazione napoletana, alla previsione di costruire 16.650 vani di uso abitativo, al prezzo medio di costruzione di 396.500 lire a vano, e 19.350 vani di altra natura (al prezzo medio di 500.000 lire), corrispondeva una previsione di spesa di 15 miliardi annui, con un onere pubblico di 9 miliardi, tre volte quello previsto prima della guerra.

Al preventivo di 15 miliardi si doveva ancora aggiungere la spesa per l'acquisto dei suoli o per la loro espropriazione.

¹⁰⁷ Per rivalutare in lire del 1995 gli importi che di seguito vengono indicati, il lettore può utilizzare la seguente tabella di coefficienti (fonte ISTAT) coi quali moltiplicare i valori espressi in lire degli anni corrispondenti:

1939: 1.146,12	- 1942: 734,36	- 1945: 50,03	- 1948: 24,70
1940: 982,11	- 1943: 437,89	- 1946: 42,39	- 1949: 24,34
1941: 848,79	- 1944: 98,53	- 1947: 26,15	- 1950: 24,68

Se teoricamente si poteva calcolare costante l'incidenza del costo del terreno sul fabbricato, potendosi ammortizzare con un maggior numero di piani il maggior costo del suolo urbano rispetto alla periferia, pure tale costo variava enormemente: dalle 4.000 lire a metro quadro in periferia a 25.000 e oltre nell'area urbana, con un'incidenza tra il 5 e il 25% sul costo di costruzione.

Tale ulteriore aggravio della spesa, che di norma non rientrava nella ricostruzione dei vani dovuta a danno bellico o per ammortamento, sembrerebbe a prima vista deporre a favore di un piano di bonifica, anziché di ampliamento.

La sua incidenza però sulla costruzione di nuovi vani in periferia per incremento di popolazione (11.400), per il disaffollamento (4.050) e per il ciclo di rotazione per il piano di minima bonifica (250), ponendo a L. 20.000 a mq. il costo del suolo in periferia, aggiungeva una spesa totale di 314 milioni, cioè comportava un modesto aumento per altri 180 milioni del contributo pubblico.

Rilevanti, oltretutto di non facile determinazione, erano invece i costi di espropriazione (previsti per soli 900 vani in tutto il Comune).

Si trattava in genere di espropriare antiche costruzioni svalutate, tenendo conto che un suolo bonificato perdeva di media 1/5 della sua possibilità di edificazione.

Secondo calcoli di anteguerra, la spesa di espropriazione equivaleva al costo di costruzione: il valore commerciale del nuovo fabbricato risultava sensibilmente maggiore del costo di costruzione, ma inferiore al totale del passivo per circa un 20% che si contava di coprire con il pubblico intervento.

Nelle condizioni del dopoguerra però tali rapporti si presentavano in maniera assai diversa.

Dal momento che si invocava come imprescindibile il contributo pubblico alla ricostruzione si ammetteva implicitamente che il valore commerciale degli immobili restava al di sotto del loro costo di costruzione. Anche nella ipotesi di un pareggiamento dei due valori, restava scoperta l'intera partita "esproprio" che ricadeva interamente sul contributo pubblico.

Il valore di mercato di un vano da espropriare, pur calcolandolo a indici minimi, in base al valore della rendita o al valore del suolo e di costruzione, non poteva considerarsi in media inferiore alle 150.000 lire.

Un tale aggravio dei costi di ricostruzione tra il 60 e l'80%, conduceva ad escludere nell'immediato grandiosi piani di bonifica: adottando il piano prebellico, di demolire 6.150 vani a fini di risanamento, aggiungendo al passivo medio calcolato per i vani abitativi di 180.000 quello per l'esproprio, per una cifra complessiva di L. 2.029.500.000, si sarebbero costruiti in meno, non 6.150 ma circa 11.000 vani, ridimensionando il piano di ricostruzione a 31.000 (36.000 - 11.000 + 6.150) vani anziché 36.000.

Ma il dato più significativo era che, in tale ipotesi, costruendo cioè 31.000 vani e demolendone 11.000, anziché costruirne 36.000 demolendone 6.300, il saldo scendeva a circa 20.000 vani all'anno, a due terzi di quanto era possibile costruire a parità di spesa.

Lo studio di Bordiga e Milone, di cui abbiamo esposto l'impianto metodologico e le lontane premesse in studi anteriori al '46, non accennava nemmeno al piano di ricostruzione e alla Via Marittima. Ma è importante rilevare che proprio da quella visione del problema abitativo di Napoli, a cui non si può negare ampiezza e rigore metodologico, discendeva l'opposizione del Collegio degli Ingegneri ai piani di radicale rinnovamento, e non da motivi contingenti o improvvisati, e tantomeno da interessi di tipo professionale: per tutte le ragioni esposte era una assurdità abbattere edifici abitati o abitabili, anche se in cattive condizioni. Il piano della Via Marittima, soprattutto, con lo sventramento di interi quartieri, anziché costituire un contributo alla soluzione del grave problema, non avrebbe fatto altro che aggravarlo, procrastinando le sofferenze della popolazione napoletana.

Il moderno imprenditore "senza proprietà"

Anche il disordine con cui gli organi dello Stato procedettero alla ricostruzione, denunciato da Milone e Bordiga nel loro studio del '50, ha ricevuto numerose conferme:

Tutti i governi che si sono succeduti in quel periodo, hanno fatto a gara nel trovare somme per costruire nuovi vani e per dare lavoro a masse di disoccupati, sprovvisti di qualsiasi preparazione professionale. Si pensi che, nel 1948, l'Istituto Case Popolari aveva ricostruito o riparato circa 11.000 vani, spendendo circa 750 milioni ed aveva già costruito 5.549 vani, per un importo di quasi un miliardo e 100 milioni, il provveditorato alle OO. PP. aveva costruito circa 9.000 vani per i senza tetto, con una spesa di circa un miliardo e 900 milioni, avendo ancora destinato 70 milioni per baraccamenti e ricoveri provvisori e circa 5 miliardi per contributi di riparazione di danni bellici, a favore di privati e di enti pubblici [...]. Nessuno però ritenne opportuno di disciplinare la procedura con la quale ci si accingeva a spendere quei miliardi [...]. Il risultato è stato quello di sperperare assai spesso il pubblico denaro attraverso la cattiva esecuzione delle opere, e tomando sul già eseguito per rifare e spendere nuovamente¹⁰⁸.

Di tale disordine fu un caso classico il piano della Via Marittima.

Anziché garantire una ricostruzione ad opera dei proprietari consorziate conformi ad un piano particolareggiato debitamente approvato, che non necessariamente doveva seguire il vecchio reticolato di strade e case della zona, l'equivoca situazione giuridica provocò da un lato la ricostruzione coi diversi contributi statali dei singoli possessi privati là dove erano e, dall'altro, una corsa all'accaparramento dei suoli e delle quote partecipanti a ciascun comparto, per ottenere gli appalti più lucrosi e consistenti varianti al progetto originario.

L'aver lasciato l'ingresso a progetti così impostati, a parte lo intrinseco loro valore, ha determinato una situazione di assoluto disordine edilizio, in quanto i progetti stessi non possono avere esecuzione e nel frattempo nelle stesse zone oggetto di nuovi radicali disegni teorici non si è potuto impedire che si ricostruisse a casaccio, sicché i quartieri di progettata bonifica integrale presentano gran

¹⁰⁸ R. Di Stefano, *Organizzazione e tradizione nell'edilizia napoletana*, in *Napoli dopo un secolo*, cit., pp. 273-274.

numero di isolati ricostruiti dopo la guerra secondo il vecchio reticolato stradale...¹⁰⁹.

Si prospettava l'assurdo: per attuare il progetto della Via Marittima lo Stato avrebbe dovuto espropriare, pagandoli al loro valore di mercato, immobili di cui aveva poco tempo prima finanziato, a fondo perduto, la riparazione per oltre il sessanta per cento della spesa, sborsando quindi, nella situazione che abbiamo descritto, oltre il centocinquanta per cento per immobili da distruggere!¹¹⁰

I proprietari di fabbricati che avevano subito danni totali o parziali potevano ricorrere ai finanziamenti dello Stato in base alla legge per la ricostruzione del 10 aprile 1947 che ebbe a Napoli, come ha spiegato Carlo Cocchia, una interpretazione alquanto arbitraria, "divenendo un coadiuvante nel processo degenerativo della città".

Le approvazioni del Genio Civile, indispensabili per ottenere i contributi alla riparazione degli immobili, ha scritto Cocchia, furono rilasciate con una certa larghezza a favore dei proprietari, ai quali la legge consentiva la ricostruzione di un volume uguale a quello del preesistente immobile. Ciò che per lo più avvenne con una maggiore consistenza sia di vani che di piani. Per parte loro gli amministratori rilasciarono con generosità licenze di sopraelevazione (anche su corpi di fabbrica in muratura di tufo incapaci di sopportare ulteriori piani) e autorizzazioni anche in deroga alla norma che consentiva la ricostruzione degli immobili sinistrati solo in misura e per le parti non in contrasto con il regolamento edilizio.

Le condizioni della convivenza risultarono così non poco aggravate dalla ricostruzione effettuata col contributo dello Stato e sotto il controllo sia dello Stato stesso che dell'Amministrazione comunale. Nonostante tanta benevolenza ed illegittima comprensione, i singoli piccoli proprietari, in effetti, non ricavarono che ben scarsi vantaggi. Una volta conosciuto il metodo con cui si rendeva possibile una ricostruzione così vantaggiosa, intervennero i soliti affaristi, i finanziatori, gli imprenditori improvvisati che, acquistando dai piccoli disgraziati

¹⁰⁹ A. Bordiga, *Utopie e realtà*, cit.

¹¹⁰ Cfr. *La Via Marittima*, "Risorgimento", n. 244, 13 ottobre 1947. Questo articolo riproduce con qualche variante un documento di 4 pagine a stampa: *Il Collegio degli Ingegneri e degli Architetti di Napoli e la questione della Via Marittima*, non datato, a firma: Il Consiglio Direttivo del Collegio, conservato in A.F.A.B.F./"Collegio degli ingegneri 1950-1951".

proprietari il diritto della ricostruzione, realizzarono a prezzo assai modesto i loro più facili ed elevati utili. Quasi tutta la ricostruzione napoletana fu effettuata con questo metodo. Altro che quartieri di ampliamento a quel tempo!¹¹¹.

Queste testimonianze, e molte altre che non è il caso di citare, consentono di riferire le responsabilità del dissesto edilizio di Napoli a tempi ben anteriori all'avvento delle amministrazioni guidate da Achille Lauro, divenuto nella letteratura corrente sulla Napoli del dopoguerra il capro espiatorio di ogni delitto urbanistico, e precisamente alle prime amministrazioni che governarono la città, incapaci di gestire i problemi del dopoguerra, e da esse noi traiamo una conferma alle critiche mosse allora da Bordiga e dal Collegio degli ingegneri ai responsabili della ricostruzione.

Di estremo interesse è per noi insistere sulla relazione, su cui Cocchia ritorna più volte, tra il meccanismo degli appalti instauratosi nella prima fase della ricostruzione e la formazione di una nuova imprenditoria privata, del tutto sprovvista di capitali, di cognizioni tecniche specifiche e di attrezzature economicamente di rilievo:

Non pochi nel burrascoso periodo tra il '43 e il '47 si erano rivolti verso ogni sorta di attività commerciali, produttive e di trasporto e tentarono con iniziale successo anche le vie della ricostruzione edilizia: prima con lo sgombero delle macerie, subito appresso con la sistemazione provvisoria delle strade, per poi giungere infine alla costruzione degli edifici.

Oggi appare molto chiaro questo collettivo fenomeno di una medesima evoluzione: cessata che fu un'ulteriore circolazione del denaro fra le più redditizie speculazioni entro tempi raccorciati, fu trasferita una stessa mentalità di ra-

¹¹¹ C. Cocchia, *op. cit.*, pp. 177-179. Come fenomeno generale, senza un preciso riferimento geografico, il proliferare di piccole imprese, grazie al meccanismo delle leggi per la ricostruzione e dei relativi finanziamenti statali (oltre al basso livello dei salari) è stato rilevato da L. Bortolotti, *La politica edilizia in Italia*, cit., pp. 224-225: "Notevoli occasioni di lavoro erano date dai meccanismi giuridici delle leggi per la ricostruzione. Numerosi speculatori, grandi e piccoli, acquistarono allora a basso prezzo aree rese libere dalle distruzioni dei bombardamenti, e manovrarono abilmente i contributi statali, che interessano (dal 1949 al 1952) la metà delle costruzioni realizzate, trasferendoli da un terreno all'altro; ciò che una legge per loro provvidenziale del 1949 aveva reso possibile". Bortolotti fa riferimento alla legge Tupini, n. 409, 25 giugno 1949, che consentiva il trasferimento dei finanziamenti da un terreno edificabile ad un altro, e al D. L. 17 aprile 1948, n. 740, che ammetteva che gli edifici ricostruiti avessero altezze maggiori di quelle previste dai regolamenti edilizi locali e dalle norme dei piani regolatori. "allo scopo di alleviare la crisi degli alloggi nei comuni maggiormente colpiti dalla guerra". Cfr. ancora R. De Fusco, *op. cit.*, p. 326.

pido realizzo nell'iniziativa per le costruzioni edilizie, che caratterizzava ormai l'immediato dopoguerra. Non pochi in tal modo si improvvisarono costruttori, portando nella attività edilizia una assai deteriore preparazione¹¹².

Un aspetto questo approfondito da Roberto Di Stefano nel suo intervento in *Napoli dopo un secolo*, in maniera che è utile riportare ampiamente, affinché non appaia una forzatura il peso che l'esperienza della ricostruzione di Napoli ha avuto, a nostro avviso, nella elaborazione teorica di Bordiga:

All'inizio della ricostruzione, a fianco delle non molte imprese medie e grandi, che solo allora riprendevano la propria attività, si videro da una parte questi piccolissimi appaltatori e dall'altra tutta una serie di affaristi, provenienti dai più disparati ambienti sociali. Costoro, per la maggior parte, non avevano alcuna idea di quella che fosse l'organizzazione e l'esecuzione di una fabbrica, ma erano per lo più convinti che bastasse assumere un bravo muratore al quale affidare la direzione tecnica, un certo numero di operai ed un poco di attrezzatura, per risolvere il problema. L'unica cosa della quale ci si preoccupava di essere forniti erano le "amicizie" personali e politiche.

La principale attività di moltissime di queste nuove imprese consisteva nei lavori di riparazione della proprietà privata, danneggiata dalla guerra, che venivano eseguiti per conto dei privati proprietari, con il contributo (per lo più del 75%) da parte dello Stato. Il meccanismo dell'affare, come è noto a tutti, consisteva nel riuscire ad eseguire il ripristino degli immobili (come minimo) con la sola somma pagata dallo Stato. Come venissero eseguite quelle opere e come condotte quelle pratiche è fin troppo noto, per cui appare inutile parlarne in dettaglio. Basterà accennare ad un solo particolare significativo: venne un periodo nel quale, invece di essere i proprietari ad interpellare le imprese, erano queste che andavano a visitare i proprietari, per convincerli a permettere loro di svolgere la pratica necessaria alla esecuzione dei lavori. Essi stessi si occupavano, senza speciale compenso, di tutta la procedura cercando di cavar fuori quanto più denaro possibile, impegnandosi soltanto a rimettere a posto, alla men peggio, gli immobili e assicurandosi preventivamente le procure necessarie all'incasso dei mandati di pagamento che lo Stato intestava direttamente ai proprietari. Il numero di queste pratiche svolte presso la speciale Sezione Autonoma del Genio Civile per i danni di guerra fu enorme...

Non diversamente avvenne per le opere pubbliche, appaltate direttamente dai ministeri o dagli enti locali da essi dipendenti:

¹¹² C. Cocchia, *op. cit.*, p. 151.

A partecipare alle gare di appalto venivano chiamate tutte le imprese iscritte in elenchi provvisori, non essendosi potuto, per i sopravvenuti eventi bellici, formare l'Albo nazionale degli appaltatori, disposto dalla legge 30 marzo 1942. Questi elenchi, esistenti presso i Provveditorati alle OO. PP., [...] non potevano, specialmente in quel periodo, non contenere, insieme con i nomi di imprese vere, anche quelli di imprese improvvisate e fittizie; queste per la loro più recente attività, erano in grado di presentare documenti dai quali risultava che avevano condotto lavori pubblici analoghi a quelli per i quali chiedevano la iscrizione. Data l'urgenza delle opere da farsi, si procedeva, a norma dell'art. 38 della legge 23 marzo 1924, a licitazioni private e quindi, per l'art. 89 della stessa legge, l'appalto veniva aggiudicato al migliore offerente¹¹³.

Un fenomeno dunque di dimensioni rilevanti, che non sfuggì a Bordiga:

Il contrasto tra interessi privati e interessi pubblici circa i progetti di trasformazione edilizia non deve preoccupare quanto alla resistenza legale dei possessori privati di suoli e di fabbriche, ma quanto al pericolo di dare ingresso a grossi carrozzoni speculativi cui tende il capitale mobile nei periodi di sconvolgimento, e che perfino mirano, senza forze proprie di finanziamento, a innestare profitti di privati sull'investimento di pubblico capitale¹¹⁴.

E ancora:

Ben altro pericoli per il pubblico denaro si profilano invece quando la situazione di emergenza costringe lo Stato a sovvenire direttamente le intraprese che altrimenti il capitale privato diserterebbe in quanto poco remunerative, e soprattutto quando lo Stato debba dare in concessione a gruppi di privata finanza non solo la esecuzione dei lavori ma il maneggio della tagliente arma dell'espropriazione per pubblica utilità. Può allora facilmente accadere che [...] si rendano possibili

¹¹³ R. Di Stefano, *op. cit.*, pp. 255-282. Quella di Di Stefano è certamente una testimonianza autorevole. Direttore della rivista "Ingegneri", organo dell'Ordine degli Ingegneri della provincia di Napoli, Di Stefano era particolarmente esperto in questioni di struttura aziendale delle imprese edili. Si veda la raccolta dei suoi articoli: *Edilizia napoletana 1959-1969*, Napoli, E.S.I., 1969. In più occasioni Percy Allum ha ripreso il racconto di Di Stefano, in *Potere e società a Napoli nel dopoguerra*, cit., pp. 46-48, e in *Laurismo e gavismo a Napoli*, ora in P. Allum, *Napoli punto e a capo. Partiti, politica e clientelismo: un consultivo*, Napoli, l'Ancora, 2003, p. 96. Tra i saggi riproposti nel volume si veda *Le politiche urbane a Napoli nel dopoguerra. Dal sacco della città al rinascimento napoletano*, pp. 193-213, già apparso su "Meridione. Sud e Nord nel mondo", 1-2, marzo-aprile 2001.

¹¹⁴ A. Bordiga, *Nuovo Orientamento*, "Risorgimento", n. 269, 8 novembre 1947.

benefici ben altrimenti pingui per nuovi privati e nuovi gruppi, che in maniera assai poco controllabile avranno sfruttato quei fondi che lo Stato (ossia tutti i cittadini ossia in prima linea le classi che vivono di lavoro), aveva pagato per aiutare chi dalla guerra era stato gettato nel disagio¹¹⁵.

È chiaramente ravvisabile, nelle lunghe citazioni che abbiamo riportato, di storici lontani mille miglia da problematiche analoghe a quelle di Bordiga, il sostrato reale del modello di impresa "senza proprietà e senza finanza" descritto da Bordiga in "Proprietà e Capitale", concetto destinato ad assumere un ruolo centrale nella sua riflessione teorica complessiva:

Oggi si può studiare la forma della *impresa senza proprietà* analizzando l'industria delle costruzioni edilizie, e più in generale dei lavori pubblici, il cui peso proporzionale nell'economia tende ad aumentare sempre di più [...].

L'impresa, o "appaltatore" dei lavori, presenta questi caratteri:

- 1) Non ha una officina, fabbrica, stabilimento proprio, ma volta a volta installa il "cantiere" e gli stessi uffici in sede posta a disposizione dal committente...[...].
- 2) Può avere degli attrezzi o anche macchine proprie, ma più spesso dislocandosi in località disparate e lontane, o li noleggia o li acquista e rivende sul posto, o riesce a farsene pagare l'intero *ammortamento*.
- 3) Deve in teoria disporre di un capitale liquido da anticipare per materie prime e salari, ma va notato: *a*) che lo ottiene con facilità dalle banche quando provi di avere avuto "aggiudicato" un buon lavoro, dando in garanzia i mandati di pagamento; *b*) che nelle forme moderne molte volte per effetto delle "leggi speciali" lo Stato finanzia, anticipa, o obbliga istituti creditizi a farlo; *c*) che i "prezzi unitari" in base ai quali sono pagate all'impresa le partite di lavori a misura (ossia i veri *prodotti* dell'industria in esame, collocati e tariffati in partenza e fuori di ogni alea commerciale, mentre è poi facilissimo conseguire aumenti in sede di *contabilità*), si formano aggiungendo a tutte le spese anche una partita per "interessi" del capitale anticipato, e solo dopo di tutto ciò *l'utile* dell'imprenditore. In questa tipica forma sussiste l'impresa, il plusvalore, il profitto, che in genere è altissimo, mentre scompare ogni proprietà di immobili, di attrezzi mobili e perfino di numerario¹¹⁶.

La differenza da rilevare, rispetto agli storici che abbiamo visto descrivere quel tipo di impresa, è che Bordiga non vi vide affatto una for-

¹¹⁵ *Il Collegio degli Ingegneri e degli Architetti di Napoli e la questione della Via Marittima*, cit.

¹¹⁶ *Op. cit.*, pp. 126-127.

ma economica tipica dell'emergenza postbellica, espressione dell'arretratezza meridionale o di Napoli, ma al contrario l'irrompere di un tipo di impresa destinata a soppiantare quella classica tradizionale e a generalizzarsi. Lo stesso impresario, così diverso dal vecchio *sciur padriin*, privo di capitali e ben poco competente, che nulla ha intestato a sé e, come dice bene l'ing. Di Stefano, "l'unica cosa della quale si preoccupava di essere fornito erano le *amicizie* personali e politiche", non interessa più di tanto per il suo profilo personale, del tutto incolore, quanto come membro di un "carrozone" di cui fanno parte svariati personaggi (politici, professionisti, tecnici, amministratori, ecc.), non immediatamente identificabili in un ceto sociale o politico definito.

Queste osservazioni hanno attinenza con concetti di importanza tutt'altro che secondaria del pensiero di Bordiga.

Il "divorzio della proprietà dal capitale", e quello connesso della classe borghese che, sempre meno riconoscibile come entità sociologica, si rivela sempre più come impersonale e mutevole "rete di interessi" nel moderno processo produttivo capitalistico, sono stati illustrati con grande efficacia da Liliana Grilli, come le due acquisizioni teoriche fondamentali che hanno consentito a Bordiga di definire la natura capitalistica del sistema sovietico. Più in generale, la tesi è che non si può comprendere la definizione data da Bordiga di quella struttura economico-sociale, se non si intende a fondo il suo modo di interpretare il marxismo, a partire dalle sue categorie fondamentali (capitale, capitalista, impresa, classe sociale, ecc.)¹¹⁷.

Della interpretazione bordighiana della realtà sovietica la Grilli ha mostrato la profonda specificità rispetto alle varie correnti di pensiero che, pur richiamandosi al marxismo, davano dell'"enigma" russo soluzioni diversissime, sottolineando la sua sostanziale fedeltà ai testi di Marx e di Engels, ma anche il fatto che proprio su quei due punti – raffigurazione del singolo imprenditore e della classe capitalistica nel suo insieme – il pensiero di Bordiga sembra accentuare o andare oltre le formulazioni degli stessi suoi "maestri"¹¹⁸.

¹¹⁷ Cfr. L. Grilli, *Amadeo Bordiga: capitalismo sovietico e comunismo*, cit., in particolare pp. 84-88, 137-140 e 156-170.

¹¹⁸ Il modo classico di considerare la figura del capitalista è enunciato da Marx nelle prime pagine del "Capitale": "Non dipingo affatto in luce rosea le figure del capitalista e del proprietario fondiario. Ma qui si tratta delle persone soltanto in quanto sono la personificazione di

Come spiegare l'"originalità" di quelle formulazioni, rispetto alle altre "scuole" marxiste e, almeno in parte, alla stessa interpretazione canonica di Marx a cui Bordiga si era fino a quel momento scrupolosamente attenuto?

Possiamo preliminarmente escludere che esse risalgano non direttamente a Bordiga ma a un più largo "lavoro di partito" (risultato di esperienze diverse), o alla tradizione della "sinistra comunista italiana", dal momento che precisamente su quel nodo di problemi scoppiò la controversia con Onorato Damen che portò alla spaccatura del partito in due gruppi, nel '52.

È altresì importante rilevare che quelle formulazioni risalgono per lo più a *Proprietà e Capitale* e ad altri saggi apparsi sulla rivista "Prometeo", antecedenti a quella data, quando ancora era impossibile sceverare dai materiali propagandistici sovietici notizie utili sui reali meccanismi economici sociali operanti in URSS, e Bordiga scriveva a Damen che sulla Russia era ancora presto per pronunciarsi, e si doveva procedere con circospezione¹¹⁹.

categorie economiche, incarnazione di determinati rapporti e di determinati interessi di classi. Il mio punto di vista, che concepisce lo sviluppo della formazione economica della società come processo di storia naturale, può meno che mai rendere il singolo responsabile di rapporti dei quali esso rimane socialmente creatura, per quanto soggettivamente possa elevarsi al di sopra di essi", K. Marx, *Il Capitale*, Libro I, prefazione alla I edizione, Roma, Editori Riuniti, 1964, p. 34. In Bordiga il termine "capitalista", e così quello di "classe capitalistica" decade come categoria sociologica, ha scritto Liliana Grilli, restando come pura categoria economica: "Mentre nel capitalismo "privato" in primo piano, quali *soggetti*, vi erano le persone dei capitalisti quali personificazioni di un rapporto sociale, cioè del capitale come proprietà e come funzione – a mano a mano che con lo sviluppo delle forze produttive la produzione assume un carattere sempre più sociale, questo rapporto sociale sembra farsi esso stesso "soggetto" rendendosi sempre più autonomo dai soggetti umani, imponendosi come "meccanismo sociale". [...] "Il capitalista e la classe capitalistica hanno cessato di personificare il capitale. Alla borghesia come gruppo di individui che personificano il capitale si è sostituito un sistema relazionale di interessi che si fondano su funzioni di tipo capitalistico", L. Grilli, *op. cit.*, pp. 162-167. La parziale discrepanza con Marx era già stata rilevata da F. Livorsi, *op. cit.*, p. 393: "Il ragionamento di Bordiga è in parte coerente con Marx, per il quale il fatto-produzione è il dato economico e sociale fondamentale, laddove il rapporto proprietario viene considerato "equivalente giuridico". Ma Marx non aveva mai detto che fosse possibile il capitale senza il suo corrispettivo giuridico, cioè senza la proprietà privata dei mezzi di produzione".

¹¹⁹ Franco Livorsi ha per primo sottolineato il modo di procedere progressivo, nell'arco di un decennio, della valutazione bordighiana della struttura economica e sociale russa, dal 1946 al 1956, collocando in maniera eccellente *Proprietà e capitale* in questo percorso: "Il problema della struttura della Russia viene approfondito ulteriormente in una serie di saggi del 1948-1952, intitolati *Proprietà e capitale*. In quest'opera Bordiga cerca di inserire i principi della

Nemmeno si può considerarle come frutto di un lavoro puramente astratto di esegesi dei testi marx-engelsiani.

Bordiga non fu un "marxologo" nel senso in cui lo furono un Isaak Rubin o un Maximilien Rubel, ai quali è stato accostato per rimarcare la statura teorica.

Il termine di "restaurazione" della dottrina marxista, col quale solitamente si definisce il rapporto di Bordiga con essa, non ha senso storico-filologico stretto, ma quello più complesso di *attualizzazione* della dottrina.

Questo procedimento ha sempre come termine fondamentale l'analisi dei dati offerti dalla realtà contemporanea, sia nel caso che essi siano o appaiano "nuovi", oppure vengano artatamente presentati come tali, non previsti dalla teoria marxista o non spiegabili con essa.

Il caso di applicare positivamente la teoria in assenza di "controtesi" avversarie – stiamo parlando di un metodo ad un tempo teorico e politico – è puramente virtuale: diversamente dal metodo analogo della *falsificazione*, che impone al ricercatore di individuare da sé tutti i casi possibili di fallacia della teoria, il marxista è solitamente liberato da questa incombenza, a cui provvede alacramente l'esercito dei suoi nemici. Tra questi, i peggiori non erano per Bordiga i borghesi, che, ritenendo definitivo il sistema economico capitalistico, coerentemente, rigettano in pieno la dottrina del determinismo economico e della lotta di classe che ne postulano il superamento. Peggiori erano gli stalinisti, che pur dichiarando di accettare la dottrina storica ed economica marxista incoerentemente ne respingevano il metodo rivoluzionario, sostenendo rivendicazioni politiche ed economiche proprie del vecchio riformismo tradizionale. I più pericolosi erano tuttavia, a suo dire, coloro che si dichiaravano seguaci sia del metodo che della dottrina marxista, ma che affermavano che per comprendere la realtà contemporanea, nelle sue specifiche determinazioni, occorreva correggerla, aggiornarla, storicizzarla, metterle in soffitta alcune parti, in una maniera o nell'altra deformandola.

classica economia di Marx in una ricca gamma di fatti storici, volta da un lato a confutare le posizioni gramsciane e togliattiane sulla questione meridionale, su precapitalismo del sud e sui caratteri di arretratezza del sistema borghese italiano, anticipando o addirittura superando le note tesi del Romeo di Risorgimento e capitalismo; da un altro lato a scomporre, nell'interpretazione data ai testi della dottrina, proprietà e capitale, e ciò per negare il carattere socialista dello statalismo economico, nonché per prospettare l'incompatibilità tra socialismo e produzione di merci", *op. cit.*, p. 392.

Da qui il concetto di *restaurazione* della dottrina: scatta infatti, a questo punto, la necessità di rimetter mano ai "sacri testi" – diceva talvolta il nostro *talmudista*. Ciò che Bordiga fa con un procedimento squisitamente dialettico: ristabilire la teoria nei suoi veri termini e nella sua integrità, confutare le teorie avversarie, dimostrare la superiorità della teoria marxista nel dare spiegazione di quegli stessi eventi contemporanei invocati per smentirla o falsificarla – sono questi i momenti inseparabili del noto metodo dell'*invarianza della teoria marxista*¹²⁰.

La nostra risposta è che l'esperienza della ricostruzione napoletana abbia costituito nella riflessione di Bordiga un passaggio fondamentale per osservare i meccanismi economici e le forme sociali che il processo di accumulazione capitalistico del dopoguerra presentava in Italia.

Le nuove forme di impresa che andavano affermandosi, il loro peculiare rapporto con lo Stato, con le nuove funzioni che lo Stato svolgeva nell'economia, le trasformazioni che ne seguivano nel comportamento e nella natura stessa delle classi sociali – che nella politica edilizia si manifestavano nel modo più trasparente – sono entrate a far parte, in forza del metodo che abbiamo descritto, nell'ermeneutica marxista di Bordiga.

È stata quella esperienza nel suo complesso, come vedremo meglio in seguito, a consentire a Bordiga di riconoscere la presenza di fenomeni e tendenze analoghe nell'economia russa, di definirne inequivocabilmente la natura, che Stalin e i suoi eredi spacciavano come "socialismo" realizzato.

La circostanza che tale esperienza sia maturata all'esterno del partito, in quel peculiare laboratorio che fu il Collegio degli Ingegneri e Architetti di Napoli, dove era tassativo studiare le varie questioni al di fuori di ogni pregiudiziale politica, può sorprendere e forse anche non piacere. L'immagine di un Bordiga tutto dedito, nel chiuso orto del partito, a sfornare bilanci teorici, lezioni, tesi, ecc. ne risulta piuttosto scossa.

Questo però rafforza, non sminuisce il valore del suo apporto alla collettiva teoria di partito.

¹²⁰ Cfr. [A. Bordiga], *La invarianza storica del marxismo*, tesi pubblicate in "Sul filo del tempo", bollettino pubblicato nel maggio 1953 dal Partito comunista internazionalista, pp. 19-27. Per quanto riguarda l'"invarianza" come metodo di analisi si veda, in particolare, A. Bordiga, *Russia e rivoluzione nella teoria marxista*, pref. di G. Galli, Milano, Il Formichiere, 1975, pp. 15-23.

Tanto più si riconosce l'autonomia, l'intensità e il rigore scientifico di quella attività, tanto più nella nostra ipotesi risulta solida, ben affondata nella realtà la sua elaborazione teorica complessiva, ponendo Bordiga al riparo dalle solite accuse di dottrinarismo, massimalismo, dogmatismo, ecc.

Se non fosse così – e questo è un rischio che si corre ogni qualvolta ci si rapporta allo svolgersi della realtà in maniera occasionale, per quel tanto che serve alla dimostrazione – l'affermazione dell'invarianza del marxismo si risolverebbe in un circolo vizioso, in una pura e semplice tautologia.

* * *

Che il tipo di "imprenditore" descritto da Bordiga si fosse manifestato in maniera macroscopica a Napoli è ulteriormente confermato dal fatto che un modello analogo, quello del "mediatore-imprenditore", è stato elaborato da studiosi di orientamento antropologico e sociologico per analizzare i mutamenti intervenuti nella economia e nel sistema di poteri politici affermatosi nel Mezzogiorno repubblicano¹²¹.

Le risorse che un imprenditore può manipolare sono di due tipi, sebbene esse si trovino molto spesso insieme. Le prime sono risorse come terra, lavoro, conoscenza specifica, che egli controlla direttamente. Le seconde sono contatti strategici con altri che controllano simili risorse e che hanno accesso a simili persone. Le une possono essere definite risorse di primo ordine, le altre di secondo ordine. Le persone che controllano risorse del primo tipo possono essere definite *patrons*. Quelle che controllano risorse del secondo tipo sono *brokers*. Un *broker* è così uno speciale tipo di imprenditore; uno che controlla risorse del secondo tipo e le manipola per il suo profitto.

¹²¹ Il binomio "mediatore-imprenditore", traduce quello che viene definito *broker* nella letteratura antropologica, in inglese, (E. Wolf, F. Barth, J. Boissevain, J. e P. Schneider, A. Blok), definizione elaborata per criticare i modelli antropologici strutturalisti e funzionalisti che dipingevano una società come un'entità statica, composta da una rete di rapporti fra gruppi stabili che determinano identificazione sociale e norme di comportamento costanti. Cfr. G. Gribaudi, *Mediatori. Antropologia del potere democristiano nel Mezzogiorno*, Rosenberg & Sellier, Milano, 1980, ristampa modificata 1991. Da questa seconda edizione sono ricavate le considerazioni esposte di seguito.

Il *broker* è dunque un imprenditore particolare poiché, scrive ancora J. Boissvain: "il suo capitale consiste nella sua personale rete di relazioni con le persone, cioè nelle catene di comunicazione"¹²².

Una definizione che – è la stessa Gribaudi a sottolinearlo – può essere applicata a qualsiasi tipo di società, giacché è difficilmente immaginabile un imprenditore provvisto unicamente di risorse economiche e privo di relazioni con la società e le istituzioni. È però la condizione inversa (l'imprenditore privo di risorse del "primo ordine") che ha reso quella definizione particolarmente feconda nell'interpretazione dello sviluppo delle società definite "periferiche", lontane dai centri di irradiazione dell'economia capitalistica, dalla quale sono state piuttosto "risucchiate" o "aggredite".

Il modello teorico postula un dualismo iniziale, espresso dai concetti di *Gemeinschaft* e di *Gesellschaft* (società e mercato, comunità e Stato, lo Stato che preme centralmente e una società locale che resiste all'integrazione), introdotti da Tönnies e già utilizzati da Percy Allum nel suo studio sulla Napoli del dopoguerra¹²³.

Tutta la storia del Mezzogiorno è vista, per il modo stesso in cui è avvenuta la formazione dello Stato italiano, come la storia del rapporto tra un intervento centralizzatore dello Stato e del mercato nazionale, che si è sovrapposto alle società locali senza integrarle, e una comunità che ha conservato a lungo, almeno fino alla seconda guerra mondiale, relativi margini di autonomia, controllata da un'*élite* locale a cui lo Stato ha demandato completamente il problema del controllo sociale.

Questo ha fatto sì che il Mezzogiorno, pur appartenendo ad un sistema complesso dal punto di vista politico ed economico, abbia continuato ad avere con questo un rapporto complicato e conflittuale, che ha reso necessaria un'opera di mediazione monopolizzata da ristretti ceti sociali.

Non è questione di vedere un processo lineare di diffusione del progresso capitalistico dai centri sviluppati del Nord alle aree arretrate del Sud o di una irriducibile resistenza delle comunità del Mezzogiorno ai processi di modernizzazione imposti dalla società industriale avanzata.

¹²² G. Gribaudi, *op. cit.*, p. 66.

¹²³ P. Allum, *Potere e società a Napoli nel dopoguerra*, cit., pp. 8-18.

Tali processi hanno un andamento discontinuo, ibrido in cui il "moderno" si salda spesso con l'"antico", in cui sistemi di valori e strutture materiali si sommano in maniera originale e storicamente determinata.

Non siano di fronte a una società chiusa, precapitalistica e un centro esterno da cui irradia il processo di modernizzazione: la società locale è percorsa da più mondi e culture, che si stratificano attraverso processi di lungo periodo; a partire da questa complessità si possono individuare più catene che si intersecano, ai cui punti di sutura si incrociano più modelli culturali.

La configurazione di stato e società locale può essere ripensata come una grande rete: in alcuni tratti essa rappresenterà un *continuum* senza soluzioni, in altri troveremo fratture e incongruenze come in ogni processo di mutamento¹²⁴.

Col concetto di *Gemeinschaft* si fa riferimento non a un mondo chiuso e senza storia, immune da conflitti al suo interno. Esso non esprime una cultura monolitica e stabile, pervasa com'è da tensioni che attraversano l'intero tessuto sociale. La *comunità* costituisce dunque un polo fondamentale del modello descritto in quanto entità attiva, in grado di opporsi e di influenzare il comportamento del centro e non come termine dipendente e sottosviluppato, plasmato da una realtà esterna.

La guerra, l'occupazione alleata hanno costituito per la storia del Mezzogiorno una cesura altrettanto radicale e drammatica quanto la costituzione dello Stato unitario, riproponendo un divario tra Nord e Sud che il generale peggioramento delle condizioni economiche di tutti gli strati sociali, l'inflazione e la precaria ripresa industriale – nonché le scelte di politica economica operate all'indomani della liberazione, orientate a favorire la ripresa nelle aree dove minori erano state le distruzioni e i danni agli impianti industriali – contribuirono ad aggravare.

¹²⁴ G. Gribaudi, *op. cit.*, p. 9. In questo senso la ricerca, sottoscrivendo per Napoli l'immagine di "città porosa" di Walter Benjamin (cfr. *La città porosa. Conversazioni su Napoli*, a cura di C. Velardi, Napoli, 1992, conversazione con M. Cacciari, pp. 162-163), ha teso a rilevare più l'"adattività" che la "resistenza" della società meridionale, "la tendenza a cogliere e a trasformare nel proprio idioma ciò che viene dall'esterno, una cultura che integra tutto... che non rifiuta nulla...". Si vedano a questo proposito le osservazioni della Gribaudi, in parte autocritiche nella introduzione del 1990 e in parte riferite allo stesso Allum a pp. 88-89. Ulteriori riflessioni, di natura metodologica, della Gribaudi, si possono vedere nel saggio: *La metafora della rete. Individuo e contesto sociale*, apparso su "Meridiana", n. 15, 1992 e ripubblicato come ultimo capitolo in G. Gribaudi, *Donne, uomini, famiglie. Napoli nel novecento*, L'Ancora, Napoli, 1999.

A partire dalla conclusione della guerra e dell'occupazione alleata, fallito il tentativo degli americani di ripristinare la vecchia *élite* locale prefascista, si assiste a livello locale e meridionale in genere, all'emergere di un nuovo ceto dirigente, di nuove figure economiche e politiche che si proponevano come tramite tra l'intervento dello Stato e il potere locale:

Si può dire che fino alla seconda guerra mondiale queste figure si legano, non senza contrasti, agli interessi della proprietà fondiaria. In seguito emergono come forza autonoma in grado di contrattare direttamente con il potere centrale. Nel vuoto di potere che si origina a livello locale, con la fine del conflitto e con l'occupazione alleata, questo vasto e fluido strato sociale assume una particolare importanza....

L'imprenditorialità ampiamente speculativa che si era affermata con il mercato nero prima, con l'edilizia urbana e legata alle opere pubbliche poi, seppur in forme ancora rozze, dava voce a questo tipo di mediazione politica ed economica adeguandosi ai nuovi canali di flusso economico che si delineavano e legandosi più direttamente alla politica e in particolare al partito di governo¹²⁵.

Già in età liberale e durante il fascismo, con l'incremento della spesa per le opere pubbliche, si era formato uno strato di appaltatori, dirigenti pubblici, speculatori che prosperavano attingendo alle casse dei Comuni e dello Stato. Tuttavia, almeno fino alla guerra, accanto a queste figure e a investitori stranieri erano presenti consistenti nuclei di imprenditoria locale che operavano o tendevano ad operare nella direzione di uno sviluppo autopropulsivo, mentre la rappresentanza politica, per lo più reclutata nel mondo universitario e forense, rimaneva in massima parte espressione della grande proprietà fondiaria¹²⁶.

Diversamente dalla vecchia figura del "notabile", che doveva il suo prestigio e potere a una condizione di censo o di ricchezza, al quale era legata una stabile e definita clientela, senza bisogno che egli agisse come un imprenditore, il *broker* deriva il suo potere dalla rete di relazioni che riesce a coalizzare in funzione di una o di una serie di operazioni economiche o del suo potere "politico" personale – meccanismo che nella lette-

¹²⁵ G. Gribaudo, *Mediatori*, cit., pp. 74-75.

¹²⁶ Cfr. G. Galasso, *L'altra Europa. Per una antropologia storica del Mezzogiorno d'Italia*, Lecce, Argo, 1997, i capitoli: *L'imprenditore* e *La modernizzazione (1945-1975)*.

ratura cui facciamo riferimento è definita "action-set" (che saremmo tentati di tradurre prosaicamente "l'affare"):

La matrice da cui si forma l'*action-set* è una ragnatela di rapporti personali [...]. Nel costruire la coalizione il soggetto si basa sia su altri soggetti particolari in questa sua rete di rapporti, sia su persone con cui egli entra in contatto attraverso le relazioni di questi altri. Un'*action-set* in altre parole, non corrisponde alla rete di relazioni personali, né è limitata ai suoi componenti. In certe condizioni la partecipazione dei suoi più importanti ed efficaci membri deriverà da diversi rapporti, lontani dall'iniziatore dell'azione, pertanto totalmente ignaro della loro esistenza (P. Schneider)¹²⁷.

Il presupposto su cui poggia il formarsi della nuova "nomenclatura" meridionale è il ruolo nuovo assunto dallo Stato nel dopoguerra, prima con gli interventi rivolti alla ricostruzione, con chiari scopi di protezione e di controllo, per evitare l'esplosione dei conflitti sociali, poi con consistenti investimenti destinati alle opere pubbliche (riforma agraria e Cassa per il Mezzogiorno), per rinsaldare le relazioni con le *élites* dirigenti locali, e infine come imprenditore in prima persona, nella promozione dello sviluppo industriale.

Se ne conclude che a caratterizzare il *broker-capitalist*, soprattutto nella prima fase della ricostruzione, non è tanto la proprietà personale di capitali o di attrezzature, ma la capacità di controllare a livello locale i flussi della spesa pubblica, che egli possiede direttamente o a cui ha la possibilità di attingere grazie alla *rete di interessi* di cui fa parte, e di manipolare, a suo vantaggio, le istanze e i codici di comportamento della comunità locale.

In altri ambiti culturali si è giunti a raffigurare questo medesimo idealtipo semplicemente raccontando le gesta del costruttore Mario Ottieri – l'ingegner Nottola del film di Francesco Rosi: "Mani sulla città", pronto ad ogni illecito pur di raggiungere i propri fini speculativi e tutto disposto a fare pur di non essere estromesso dal "giro" della politica. Ha scritto Cesare De Seta:

Il Nottola delle "Mani sulla città" è il classico protagonista della nuova *leadership* che ha tanto posto nella storia recente del nostro paese. Nottola è un'istituzione venuta fuori dal grembo del capitalismo più arretrato e retrivo che a Na-

¹²⁷ G. Gribaudi, *op. cit.*, p. 68.

poli, capitale del sottosviluppo, ebbe modo di prosperare e mettere le radici. Sarebbe troppo semplicistico ridurre tutto ad una figura emblematica: ma essa nel nostro caso è la personificazione di un sistema di sfruttamento parassitario che a Napoli e in Campania ha il suo punto di attacco nella gestione della città e del territorio. Il lavoratore edile, il bracciante senza qualifica che rischia la pelle ogni giorno sui cantieri, diviene l'alleato *malgré lui* di quel Nottola: ne difende la causa con tutti i mezzi perché con essa difende la propria drammatica sopravvivenza¹²⁸.

È interessante notare – è la stessa Gribaudi a rilevarlo, ove sottolinea il "dinamismo" del *broker* rispetto al "patrono" – come in questo contesto al concetto di "imprenditorialità", generalmente usato in una accezione positiva, schumpeteriana, si dia una interpretazione più vasta, che va oltre la distinzione canonica tra sfera economica e sfera politica, e al tempo stesso meno positiva:

Se l'imprenditore trae profitto economico e prestigio sociale mediando tra due sfere separate come le società locali e lo Stato, e la sua forza sta nella capacità di monopolizzare le relazioni tra i due ambiti non comunicanti, egli è un fattore di innovazione in quanto adatta l'intervento esterno alle condizioni culturali ed economiche della comunità, ma è ad un tempo un fattore di conservazione in quanto egli ha interesse a che la separatezza si perpetui e che la sfera locale rimanga nella immobilità e sotto il suo rigido controllo¹²⁹.

Una estensione e una ambivalenza che si ritrova nel concetto correlativo di "rete" di cui il "broker" non è che uno dei nodi, e che lo studio della Gribaudi coglie pienamente dispiegato nel sistema di potere instaurato dalla Democrazia Cristiana con la politica di industrializzazione del Mezzogiorno negli anni '60 (suggerendo di sfuggita una analogia con il sistema economico-sociale dell'URSS).

¹²⁸ Citato in *Il silenzio della ragione*, cit., p. 202. Mario Ottieri, nato a Portici nel 1910, prima di divenire uno dei principali protagonisti del "sacco" di Napoli, costruendo migliaia di vani e interi quartieri, controllava il "mercato degli stracci" di Resina. Iniziò la sua carriera politica nel 1952, candidandosi nella lista democristiana al Consiglio provinciale e riuscendo eletto. L'anno successivo tentò, invano, la scalata al Parlamento nelle file del PSDI. Passato alla "corrente" di Achille Lauro, fu eletto con il PMP al Consiglio comunale nel 1956 (lo *slogan* della sua campagna elettorale fu: "Mario Ottiè, t'è miso dint'all'ucchie o mare") e alla Camera nel 1958. Cfr., per queste notizie, S. Minolfi, F. Soverina, *L'incerta frontiera*, cit., pp. 102-103.

¹²⁹ G. Gribaudi, *op. cit.*, p. 44, nota 17.

Allora la DC – riassumiamo quanto l'autrice scrive illustrando perfettamente il concetto di "rete" – poté presentarsi come unico interprete del mondo meridionale e unico dispensatore di reddito, tessendo e mantenendo sotto controllo una ragnatela di organismi, di funzioni, di persone in cui è del tutto vano voler discernere il "politico" dall'"economico".

Mentre al Governo centrale politici e tecnici responsabili dell'industria pubblica (i vari Pescatore, Saraceno, Segni, Vanoni, Gava) elaborano gli *input* provenienti dalla periferia in disposizioni legislative e piani di sviluppo economico in cui ha un ruolo centrale l'intervento dello Stato, a livello locale amministratori, dirigenti di partito, di istituti bancari, imprenditori, *managers*, ecc. gestiscono il flusso dell'intervento attraverso relazioni clientelari, distribuendolo nelle rispettive aree di influenza, o usandolo per condurre operazioni economiche da cui ricavano profitti, procurando in entrambi i casi l'appoggio elettorale alla politica del centro.

Alla periferia del sistema, il potere dei "mediatori-imprenditori" si basa da un lato sul controllo della spartizione delle risorse o quantomeno sulla partecipazione ad essa e dall'altro sulle relazioni che essi intrattengono con la comunità locale. Con lo Stato hanno un rapporto duplice: dipendono da esso per l'erogazione dei fondi e dunque per la loro stessa esistenza, nello stesso tempo devono continuamente premere su di esso a favore della comunità di cui altrimenti perderebbero il controllo. Agli occhi di quest'ultima si presentano come dispensatori di lavoro e di ricchezza ed interpreti delle sue rivendicazioni, nel momento stesso in cui riaffermano un rigido controllo su di essa, perpetuando il sistema di dominio esistente¹³⁰.

¹³⁰ L'articolazione del *clan* di Gava era già stata disegnata con chiarezza da P. Allum, *Potere e società a Napoli nel dopoguerra*, cit., pp. 368-376. Il modello interpretativo della Gribaudo è stato "verificato" da Luigi Musella, oltreché su quello dei Gava (strettamente intrecciato con l'organizzazione di partito della DC), sul gruppo di potere laurino e su quello impiantato da Cirino Pomicino, trasversale rispetto alle organizzazioni di partito, con la gestione dei fondi del terremoto del 1980. Cfr. *Il sistema politico napoletano tra notabili e mediatori. Una proposta interpretativa sugli ultimi quaranta anni*, in *Il silenzio della ragione*, cit., pp. 115-133.

Il porto di Napoli nel '47

Veniamo ora ad un'altra forma, dopo quella dell'*appalto*, caratteristica della nuova forma di impresa "senza proprietà e senza finanza", quella della *concessione*, che Bordiga affrontò sempre relativamente alla questione dell'ampliamento dell'area portuale e della destinazione dei suoli ricavati, su cui egli, da sempre poco tenero verso la cosiddetta "opinione pubblica", giunse a sollecitare una pubblica inchiesta¹³¹.

Il porto fu riconsegnato dagli anglo-americani allo Stato italiano solo il 21 novembre 1946¹³².

Mentre gli altri porti italiani erano stati quasi tutti ricostruiti, attirando a sé – Bordiga fece l'esempio del porto di Genova¹³³ – i traffici internazionali, quello di Napoli era rimasto in uno stato di desolante rovina, dovendosi ancora provvedere oltre a riparare i danni di guerra, allo sgombero dei relitti, al disinnescamento delle numerose bombe inesplose ancora giacenti sui fondali, e allo smantellamento delle strutture provvisorie impiantate dagli alleati per le esigenze di guerra.

¹³¹ *La Via Marittima*, art. cit. La questione del porto fu trattata da Bordiga nell'articolo: *Porto e città, Controsensi del piano attuale*, "Risorgimento", n. 252, 22 ottobre 1947. L'istituto della *concessione* fu illustrato da Bordiga nel medesimo capitolo di "Proprietà e Capitale" già citato: *La moderna impresa senza proprietà e senza finanza*, cit., pp. 127-128. Analogamente all'*appalto*, era un rapporto economico estremamente vantaggioso per il concessionario di uno stabile, di un'area, o di un impianto, che non pagava imposta immobiliare, interessi sul capitale di acquisto, rate di ammortamento, ecc., realizzando parimenti, in condizioni di pressoché totale assenza di rischio, alti profitti.

¹³² Cfr. Commissione Interministeriale per la ricostruzione del porto di Napoli, *Relazione sui lavori svolti*. cit.

¹³³ Sulla ripresa dello scalo genovese cfr. A. Novella, *Rinascita il Porto di Genova*, "Rinascita", n. 3, marzo 1947. Il movimento dei passeggeri nel porto di Napoli nel 1946 era stato di 799.764 unità. Nel 1947 si sarebbe avvicinato, con 1.181.445 passeggeri ai livelli di anteguerra, mentre per il movimento delle merci ciò sarebbe avvenuto solo nel 1949. Costante fino al 1950 rimase lo squilibrio di circa il sessanta per cento fra sbarchi e imbarchi a favore dei primi, a conferma della scarsa capacità produttiva dell'area napoletana: 1.372 migliaia di tonnellate sbarcate contro 535 nel 1946, 1.557 contro 302 nel 1947, 1.279 contro 325 nel 1948, 1.839 contro 831 nel 1949, 2.460 contro 1.227 nel 1950. Complessivamente, nel quinquennio 1946-1950 il traffico complessivo del porto di Napoli fu circa il 34% di quello genovese. Cfr. P. A. Toma, *Storia del porto di Napoli*, Genova, Sagep Editrice, 1991, pp. 164-165. Da vedere anche: *Napoli il porto e la città. Storia e progetti*, a cura di B. Gravagnuolo, Napoli, E.S.I., 1994.

La massa di opere necessarie e la scarsità dei finanziamenti ne avrebbero inevitabilmente ritardato il ripristino allo stato di anteguerra e la ripresa produttiva. Perciò il programma del porto poteva essere preso in esame solo per un futuro lontano.

Allo stato delle cose di allora era ben difficile prevedere quale ne sarebbero state le effettive possibilità di sviluppo.

Il porto non poteva costituire di per sé il fattore propulsivo dell'economia napoletana; di questa non poteva che essere una funzione che si sarebbe sviluppata conseguentemente alle scelte e agli orientamenti che il sistema industriale a sud del Garigliano avrebbe intrapreso¹³⁴, ciò che allora costituiva poco meno che un'incognita:

Niente consente ancora di prevedere quali potranno essere nel prossimo avvenire, gli sviluppi, gli indirizzi e le esigenze dei traffici.

Tutte le realizzazioni conseguite sino ad oggi nel campo degli impianti commerciali privati devono pertanto essere considerate come una affermazione della volontà di rinascita piuttosto che come un ponderato orientamento verso una o l'altra corrente di traffico. I problemi del porto di Napoli, in rapporto alla efficienza del suo movimento, non possono infatti che essere esaminati in funzione del ben più grande problema dell'avvenire del Mezzogiorno e non resta davvero facile prevedere se e come questo problema sarà risolto¹³⁵.

Solo incerte indicazioni potevano essere ricavate per le future correnti di traffico dall'analisi del movimento dei passeggeri e delle merci negli anni precedenti il conflitto.

Durante il ventennio, il volume delle merci in importazione ed esportazione, sia pure con notevoli variazioni dei luoghi di provenienza e di destinazione (ciò che nelle mutate condizioni del dopoguerra costituiva una incognita ulteriore), si era mantenuto pressoché inalterato sui due milioni e mezzo di tonnellate, pari a quello immediatamente precedente la prima guerra mondiale.

¹³⁴ Di questo parere G. Galasso, *Intervista sulla storia di Napoli*, a cura di P. Allum, Bari, Laterza, 1978, p. 239.

¹³⁵ G. Tomaselli, *Gli impianti in servizio commerciale nel porto di Napoli*, in *I° Congresso nazionale dei porti*, cit., p. 448.

Ciò indicava una diminuzione in senso assoluto del traffico complessivo e una diminuzione relativa del traffico rispetto agli altri porti del meridione¹³⁶.

L'esportazione, mentre segnava un aumento del traffico verso le colonie, per esigenze di carattere militare, registrava una crescente contrazione verso i paesi esteri.

Le merci spedite all'estero erano appena il 13% di quelle provenienti da oltremare. Un rapporto negativo tra merci imbarcate e sbarcate che caratterizzava tutti i porti italiani, meno evidente nella mole di traffico di gran lunga superiore di Genova, Venezia, Trieste, ma che nel caso di Napoli dimostrava la funzione prevalentemente regionale del suo porto, come porto di rifornimento del suo entroterra.

L'unica industria che aveva mantenuto un volume rilevante, nel quadro di tale tendenza, era quella delle conserve alimentari, con 59.125 tonn. nel 1938.

L'altra industria alimentare tipica, quelle delle paste alimentari, era scesa nel 1938 a un decimo della media di 40.000 tonnellate esportate nel periodo precedente la prima guerra mondiale.

Quantitativi assai inferiori, comunque apprezzabili, erano rappresentati dai prodotti alimentari (frutta, patate, cereali) mentre i prodotti industriali erano una quantità trascurabile (2.646 tonnellate per i tessuti, 2.274 tonnellate per i prodotti chimici).

La stessa cosa valeva per gli imbarchi verso altri scali italiani, su cui decidevano in misura rilevante le merci di transito, come benzina (tonn. 27.887), nafta (tonn. 5.903), petrolio (tonn. 6.639). lubrificanti (tonn. 3.275).

Si trattava di un movimento soggetto a forti e continue oscillazioni, largamente frazionato per molteplici destinazioni che solo in poche direzioni acquistava un volume superiore alle 10.000 tonnellate annue e che, nel complesso poteva essere definito trascurabile nei riguardi della efficienza di un porto a carattere internazionale.

¹³⁶ "Nel movimento merci complessivo portuale del Mezzogiorno la partecipazione del porto di Napoli è andata progressivamente diminuendo per gli arrivi da 50% media tra il 1922-25 al 39% media degli anni 1931-35, e alle partenze per gli stessi anni dal 45% al 26%", Prof. L. Tocchetti, *Ferrovie e strade di accesso al porto di Napoli*, in *I° Congresso nazionale dei porti*, cit., p. 414. Anche il volume di A. Assante, *Il porto di Napoli*, edizione 1949, contiene molti dati e tabelle per il triennio 1946-1948.

Solo un accentuato processo di industrializzazione del Mezzogiorno, e in particolare l'industrializzazione della produzione agricola dell'*hinterland* napoletano avrebbe potuto dare vita ad un traffico più intenso.

Le merci più importanti erano costituite dai combustibili solidi e liquidi, che incidevano per il 69% sul movimento di importazione e per il 56% sul traffico complessivo del porto. La crescente importazione degli oli minerali avveniva però a danno del traffico dei combustibili solidi, sia per rifornimento delle navi che per uso industriale.

Le altre voci di importazione più importanti (superiori a 10.000 tonnellate) erano date da: grano (83.801), pesce secco (25.652), cereali (19.854), cellulosa (16.118), legname (14.837), minerali (13.926).

Anche per il traffico di importazione, se potessero farsi delle previsioni, sempre che gli avvenimenti internazionali non dovessero radicalmente mutare l'attuale situazione politica ed economica, dovrebbe presumersi una intensificazione nel traffico dei combustibili liquidi, una contrazione nella importazione dei combustibili solidi, variazioni di poco rilievo in tutti gli altri traffici ed aumento, sino a raggiungere le quote degli anni precedenti alla prima guerra europea, nell'importazione dei cereali¹³⁷.

Ciò suggeriva, come ebbe a sollecitare il comm. Tomaselli, dalla cui relazione abbiamo tratto gran parte dei dati sopra riferiti, una razionale sistemazione della zona esterna all'area del porto antico, a levante del pontile Vigliena, dove sorgevano gli stabilimenti delle varie società importatrici di oli minerali, con la creazione di un apposito bacino mediante il prolungamento della diga foranea e l'ammodernamento delle installazioni per lo sbarco di tali materiali, in una collocazione per altro che avrebbe garantito il porto da qualsiasi rischio per eventuali sinistri derivanti dalla loro pericolosità.

Ciò che fu fatto in seguito, con la costruzione della darsena petroli per una superficie di 150.000 mq., allungando la diga foranea duca d'Aosta di oltre duecento metri, mentre il pontile Vigliena venne banchinato per oltre mille metri lineari¹³⁸.

Assodato che il piano di ricostruzione del porto, con l'ampliamento della Via Marittima e la conseguente dislocazione degli impianti, non

¹³⁷ G. Tomaselli, *op. cit.*, p. 452.

¹³⁸ P. A. Toma, *op. cit.*, p. 104.

rispondeva ad alcuna ipotesi di sviluppo definita – contraddicendo anzi le indicazioni che venivano dall'esperienza del passato – esaminiamo da vicino le osservazioni di Bordiga.

Una prima macroscopica contraddizione dell'intero progetto stava nel prevedere, da un lato, lo sventramento di tre quartieri per modificarne la morfologia in direzione di un accesso più diretto al mare e, dall'altro, di spingere l'area commerciale del porto verso occidente, addirittura fino all'altezza di Piazza Municipio, impedendo così, con l'inevitabile sbarramento di quella zona, ogni contatto della città col mare.

Insieme al taglio della Via Marittima il nuovo piano prevedeva infatti, contrariamente al programma delle FF. SS. del '39 che abbiamo ricordato, oltre a una nuova stazione ferroviaria ai Granili, costituita da un fascio di 17 binari per la capacità complessiva di 620 vagoni, il potenziamento della stazione di Porta di Massa, con un fascio di 13 binari della capacità complessiva di 390 vagoni, uffici e appositi magazzini per il servizio merci a collettame.

Da essa si dipartivano le diramazioni alle calate Marinella, Villa del Popolo, Porta di Massa e Piliero, ai moli dei bacini di carenaggio e della Stazione Marittima, al molo Angioino e ai magazzini dati in concessione ai privati.

Entrambe le stazioni, collegate da doppio binario, facevano indipendentemente riferimento alla esistente stazione di Napoli Traccia, di cui era previsto un notevole ampliamento appositamente studiato in funzione del movimento delle merci da e per il porto, onde ridurre al minimo indispensabile l'impegno delle aree portuali per esigenze ferroviarie, e che collegata con la linea di Salerno verso sud e con la linea di Cassino verso nord, avrebbe assicurato un rapido smistamento del traffico portuale lungo le vie di comunicazione regionali e nazionali.

Tale soluzione, fu rilevato già allora, avrebbe comportato la costruzione di diversi sottopassi e cavalcavia, ed anche per una sua parte l'innalzamento della Via Marittima, per rendere scorrevole il traffico viario e ferroviario¹³⁹.

La ricostruzione e il potenziamento delle infrastrutture portuali si concentrarono nella zona del vecchio porto mercantile (fig. 3 e 4).

¹³⁹ E. Marinelli, *op. cit.* pp. 395-404.

A calata Piliero furono collocati quattro grossi elevatori che non c'erano mai stati. Fu completamente rifatta e potenziata la calata di Porta di Massa¹⁴⁰. Furono riempiti gli scaglioni del molo Pisacane – prolungamento ideale di via Duomo sul mare – e, sullo stesso molo, sia a levante che a ponente, furono installati fasci di binari e nuovi impianti per il traffico di merci pesanti¹⁴¹.

Sulla banchina Villa del Popolo, il vecchio frigorifero portuale, ridotto ad un ammasso di macerie, fu ricostruito a quattro piani per un volume di circa 28 mila mc., raddoppiandone la capacità di deposito (90.000 quintali).

Altri magazzini destinati a merci varie, tra cui due grossi fabbricati che coprivano una superficie di 16.442 metri quadrati, furono costruiti al pontile Vittorio Emanuele.

Nel gennaio del '49, ancora sulla calata Villa del Popolo, fu riaperto al traffico internazionale il grande silos cerealicolo di 400.000 quintali di capacità.

Il 25 dicembre 1946 era stato ricostituito l'Ente Autonomo del Porto di Napoli, esautorato durante la guerra dal Comando Alleato. Alla sua costituzione – legge n. 500 del 6 maggio 1940 – lo Stato aveva ceduto all'Ente, per la durata di trent'anni, "l'uso gratuito delle aree, delle opere, degli edifici, dei macchinari, degli attrezzi e dei mobili di sua spettanza, che esistono nel territorio di giurisdizione dell'Ente", fatta eccezione per gli impianti ferroviari che rimanevano di competenza delle FF. SS.

¹⁴⁰ F. Gangemi, *La banchina di Porta Massa nel Porto di Napoli*, in *1° Congresso nazionale dei porti*, cit., pp. 281-288.

¹⁴¹ "Gettate ai ferravecchi le gru d'anteguerra o per meglio dire le scheletriche strutture superstiti, se ne insediarono trentacinque di nuove a cavalletto e a braccio retrattile, della portata rispettivamente da una tonnellata e mezzo fino a sei. Con uno sbraccio fino a ventidue metri esse scorrevano su binarioni distanti due metri dal ciglio del muro di sponda...". P. A. Toma, *op. cit.*, p. 104.

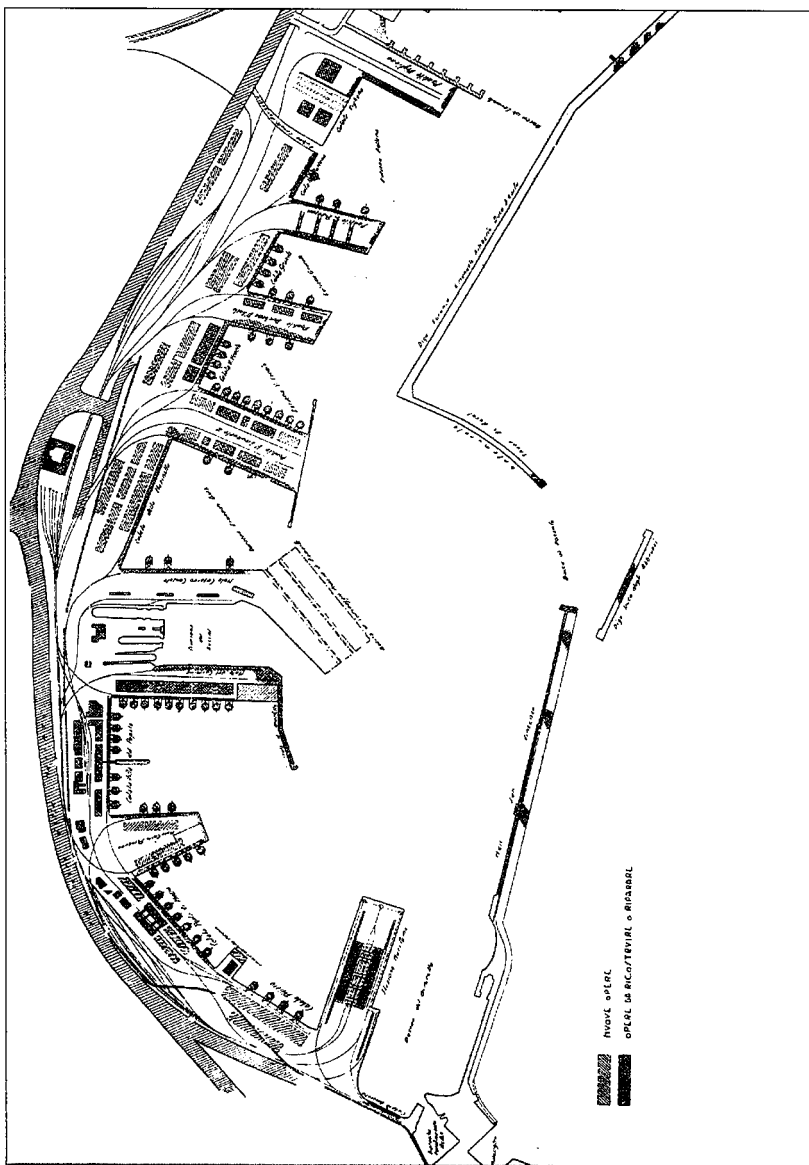


Fig. 3: Progetto di ristrutturazione del porto (1947)

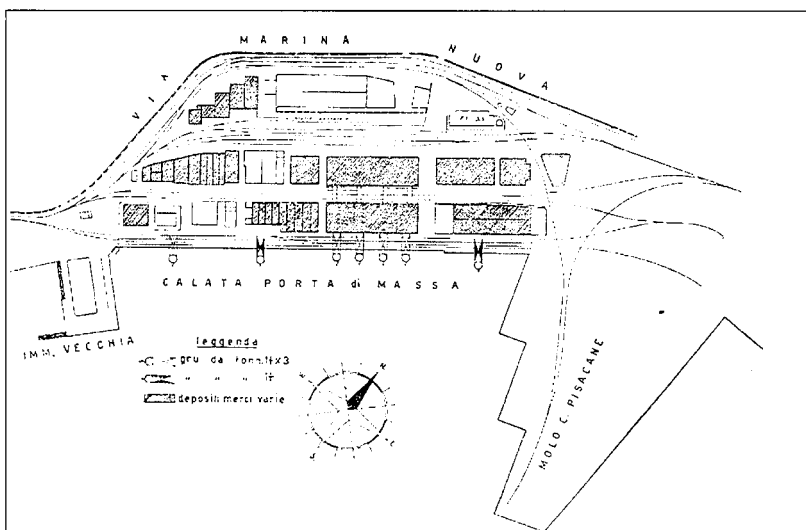


Fig. 1. - Situazione ante-guerra della Calata di Porta di Massa.

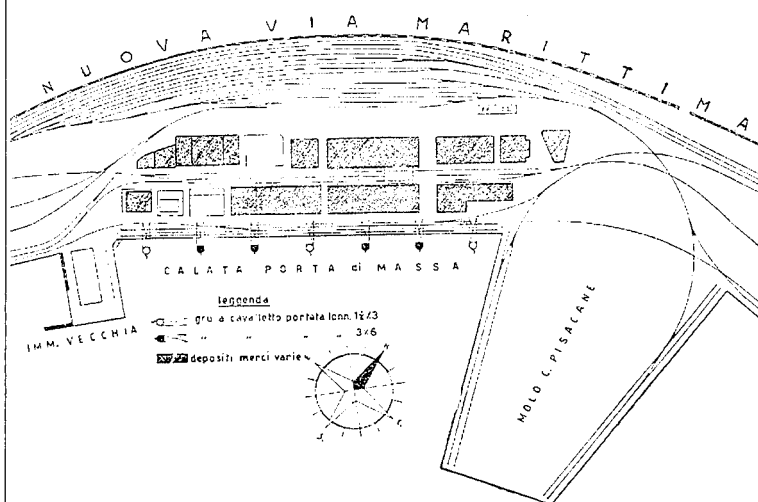


Fig. 2. - Progetto per la nuova sistemazione della Calata di Porta di Massa.

Fig. 4: Calata Porta di Massa (progetto 1947)

La gestione autonoma dei beni del demanio marittimo comportava, tra le altre funzioni, la facoltà di stipulare nuove concessioni e locazioni delle strutture e delle aree portuali e modificare quelli esistenti, ai termini dei rispettivi contratti. Solo i contratti di concessione di durata superiore a nove anni necessitavano dell'approvazione del Ministero delle Comunicazioni. Ciò basta a far intendere a che cosa mirasse l'ampliamento dell'"area portuale", sfruttando i danni inflitti all'abitato, e come fosse tutt'altro che una insinuazione la constatazione fatta da Bordiga che le aree del porto da poco ripristinate e quelle in via di acquisizione, sulle quali erano già sorti nuovi impianti, grandi magazzini frigoriferi, ecc., venivano o sarebbero stati dati in concessione a società private commerciali e industriali, che ne avrebbero tratto enormi vantaggi.

Ciò faceva parte, fin dall'inizio, del piano di ristrutturazione del porto, come riferì senza ipocrisie uno degli ingegneri partecipanti al congresso sui porti italiani a cui abbiamo fatto più volte riferimento:

Nello studio del piano, gli obiettivi tenuti presenti dalla Commissione e concordati con l'Amministrazione delle Ferrovie furono i seguenti:

- disporre di due stazioni separate, lungo la zona portuale, per l'alimentazione delle calate e delle banchine, allo scopo di eliminare l'interferenza e l'intenso lavoro, che si verificava in passato dovendo servire a tale scopo soltanto la stazione di Porta di Massa;
- disporre di adeguate zone libere in relazione alle numerose richieste, da parte dei privati, di concessioni di varia natura;
- stabilire, in schema, le aree da potersi dare in concessione e studiare, in linea di massima e in precedenza, gli eventuali relativi raccordi¹⁴².

Quella soluzione contraddiceva altresì la teoria conclamata che il potenziamento del porto dovesse fare da volano alla ripresa e allo sviluppo delle attività produttive di Napoli e dell'economia dell'intera regione.

Infatti – a parte la considerazione che non vi era alcun rapporto tra le potenzialità economiche di allora e gli enormi costi previsti per la progettata trasformazione delle aree portuali – in quella collocazione le strutture portuali rimanevano comunque staccate o malamente collegate con il retroterra produttivo.

Se era da escludersi l'arretramento della stazione ferroviaria e, per le medesime ragioni, la costruzione di un canale navigabile, era più reali-

¹⁴² G. Basso, *op. cit.*, p. 460.

stico, e certamente più utile per il futuro, prevedere l'ampliamento del porto verso levante, destinando la parte di ponente al servizio passeggeri e quella orientale al servizio merci.

Gli impianti industriali dovevano avere sede in una zona industriale o una zona franca da ubicarsi verso nord-est, oltre l'abitato, verso S.Giovanni a Teduccio, in spazi più facilmente collegabili con le grandi vie di comunicazione stradali e ferroviarie.

Non vi era per questo nessuna necessità di allargare nel porto antico le banchine, più che sufficienti, per accogliere i servizi portuali generali, mentre era da prevedersi un contenimento della rete ferroviaria che dai Granili giungeva al molo Angioino, con lo spostamento della stazione del Porto di Massa, verso nord-est.

La riqualificazione della zona industriale appariva già allora una urgente necessità e niente dimostra l'insufficienza della soluzione adottata per il porto, dal punto di vista di un adeguato sviluppo industriale, come i ripetuti progetti di canale navigabile che collegasse direttamente le industrie al mare¹⁴³.

La soluzione di un canale navigabile, proposta dallo stesso piano regolatore di Napoli del '46, era una indicazione che proveniva dai grandi porti europei (Marsiglia, Amburgo) e da alcuni porti italiani che avevano legato a tale soluzione il loro sviluppo come Mestre, Livorno, Valloine di Muggia (Trieste).

Ciò consentiva di saltare il sistema del raccordo ferroviario, collegando direttamente i grandi impianti industriali col mare – una soluzione ottimale per il trasporto delle materie prime povere o eccessivamente voluminose e pesanti che venivano utilizzate specialmente dalle industrie siderurgiche e chimiche (a Napoli in quel momento in crisi), il cui trasporto aveva una forte incidenza sul prezzo di costo.

La medesima cosa valeva per le industrie di trasformazione dei prodotti del suolo, della pesca, per le industrie tessili, per la produzione del-

¹⁴³ Oltre ai volumi già citati: *Dentro Napoli. Per una storia dell'Unione degli industriali della provincia di Napoli*, e *L'Unione degli industriali della provincia di Napoli*, a cura di G. Russo, per un quadro della situazione delle industrie napoletane in questo periodo rinviamo a: *Napoli un destino industriale*, a cura di A. Vitale, Napoli, CUEN, 1992, in particolare al saggio di G. Brancaccio, *Il "sistema duale"*, pp. 165-175, e al volume, prevalentemente illustrativo di A. Vitale, *Napoli e l'industria 1840-1990. I luoghi, i segni, le vicende*, Napoli, CUEN, 1990.

le fibre artificiali, ecc., consentendo un più rapido trasporto del prodotto lavorato verso i vari mercati nazionali e internazionali.

Un progetto di canale navigabile ad alto fondale, che si inoltrava per 5 Km. nella zona industriale a nord-est di Napoli, all'altezza del pontile Vigliena, fu messo a punto dalla S.V.I.M.E.Z. (Società per lo sviluppo industriale del Mezzogiorno), che però finì con l'evidenziare tutta una serie di gravi difficoltà.

Tra il mare e la zona industriale passavano infatti tutte le vie di comunicazione nazionali (ferrovia, strada delle Calabrie, Circumvesuviana, autostrada, ecc.) che andavano verso il Sud, creando problemi di incrocio enormi. Il tracciato del canale avrebbe dovuto superare notevoli dislivelli di quota sul piano medio dei terreni ed essendo la zona adiacente il mare occupata dalla industria petrolifera, già collegata al mare, le banchine del canale per almeno 2 km. non sarebbero state utilizzate. Problemi non indifferenti creava poi il passaggio del canale a ridosso di zone densamente abitate.

Il costo totale dell'opera (e si capisce perché non se ne fece più nulla) sarebbe stato dell'ordine di 16 miliardi, con una incidenza di L. 4.300 a mq. per le aree industriali utilizzabili.

Dietro il mito inossidabile di "Napoli capitale", e le roboanti promesse di far risorgere la città e il suo porto allo status di "perla del mediterraneo" (quando era tutt'altro che certo che potesse ancora ambire a capitale della sua stessa regione), il potenziamento del porto nella sua antica sede condannava la città – affermò Bordiga – ad una economia di *colonialismo passivo*¹⁴⁴.

Prospettiva denunciata, sia pure in via teorica ma evidentemente non a caso, l'anno successivo al 1° Convegno Nazionale dei Porti, come improponibile e antistorica:

Per l'interpretazione della vita di un porto possono valere due criteri: il criterio coloniale, secondo il quale alla funzione del porto restano assolutamente estranee le aspirazioni e le esigenze di progresso dell'*hinterland* di esso, in relazione ad una situazione di dipendenza da una potenza dominante, cui per il corso di rapporti politici ed economici, il porto viene asservito.

L'altro criterio è quello per cui si deve cercare di trascurare quanto vi è di occasionale ed estraneo al naturale flusso del porto, il quale deve svilupparsi, ram-

¹⁴⁴ A. Bordiga, *Porto e città*, cit.

modernarsi ed adeguare i suoi apprestamenti a seconda delle variazioni dei fattori che esprimono il progresso autonomo delle regioni servite, e cioè: la produzione industriale ed agricola di esse e la correlativa capacità di acquisto delle sue popolazioni¹⁴⁵.

Optando per la soluzione disegnata dal piano, il porto non poteva che ambire a diventare scalo di traffici commerciali, estranei alle esigenze e alle potenzialità economiche della città e della regione, e per giunta, a quel momento, del tutto ipotetici.

Il destino del porto di Napoli – scrisse Bordiga – era ormai nelle mani di "poteri molto lontani da noi"¹⁴⁶.

Ai lavoratori napoletani si prometteva poco più che un'opera di facchinaggio. Con una formula che avrà fortuna, Bordiga scrisse che si tendeva ad una "*shanghaizzazione*" di Napoli:

Vogliamo concludere che tutta l'ideazione del piano presente, diretta a "staccare la città dal porto" per fare di questo la sede di ipotetici traffici che richiederebbero alla popolazione di Napoli poco più che l'opera di facchinaggio, e che comporta la perpetuazione di uno sbarramento con armati dal mitra sotto il braccio, vietante al popolo di conoscere la vita del suo mare, contiene una prospettiva sbagliata ed infelice caratterizzata da una economia di colonialismo passivo, e soprattutto non promette benessere ma sfruttamento delle classi operaie, tendendo verso una vera Shanghaizzazione di Napoli. Gli enormi mezzi investiti nella trasformazione, che non sarebbe in rapporto a produzione o a consumo locale di beni, andrebbero a vantaggio di interessi non nostri con la mediazione di privati concessionari che sulle nuove aree avrebbero in tempo messo le mani¹⁴⁷.

D'altra parte la prospettiva del traffico di transito, legata al puro smistamento di merci non sembrava doversi allargare, ma piuttosto restringersi, con la progressiva sostituzione del carbone con carburanti liquidi, che permetteva alle grandi linee di saltare scali legati al solo rifornimento e non all'imbarco e sbarco di merci.

¹⁴⁵ G. Nunziante, *Il porto di Napoli fattore di progresso nell'economia dell'Italia meridionale*, in *I° Congresso nazionale dei porti*, cit., p. 453. Il porto appariva a Nunziante come "un tronco di strada che sembrava partire da nessun punto per raggiungere nessun altro punto logico", data l'impossibilità di determinare la natura dei suoi traffici futuri.

¹⁴⁶ A. Bordiga, *Napoli e le sue strade*, "Risorgimento", n. 289, 28 novembre 1947.

¹⁴⁷ A. Bordiga, *Porto e città*, cit.

Tale prospettiva aveva fondamento solo in una sciagurata e deprecabile eventualità – quella già sperimentata con l'occupazione tedesca e poi americana: l'approssimarsi di una nuova guerra, prima commerciale ed economica, poi militare.

La tesi della necessità di un ampliamento del porto era stata un punto cardine del progetto di piano regolatore del '46, già allora controversa, e non saranno solo i fatti a dare ragione a Bordiga. Divenuto sindaco, l'armatore Achille Lauro dichiarò pubblicamente che non era necessaria ai traffici portuali tutta l'area prevista dal piano di ricostruzione. In seguito, nel corso di una riunione ufficiale con il ministro dei LL. PP. Giuseppe Romita, svoltasi nella Prefettura di Napoli il 27 febbraio 1955, Bordiga, senza incontrare resistenze o contraddittori, affermò che il piano di ricostruzione si trovava ormai in una via senza uscita. Quanto al porto fece rilevare che la media distanza tra i fabbricati della città e la linea della banchina a Genova era tra i 100 e i 150 metri, a Trieste tra i 50 e gli 80, mentre a Napoli era tra i 150 e i 200. Le potenzialità del porto non dipendevano dunque dallo spazio retrostante, ma dal complesso delle attrezzature, ed eventualmente, se ci fossero stati i miliardi che Napoli con la sua economia non poteva dare, da un ampliamento verso levante sul lido di S. Giovanni, come avevano fatto Genova e Trieste verso ponente, con opere in mare¹⁴⁸.

¹⁴⁸ Cfr. *La visita di Romita e la questione del nostro porto. Cose a posto circa l'ex piano di ricostruzione*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 11-12, novembre - dicembre 1954. Il testo dattiloscritto dell'articolo, insieme con la nota che lo precede: *Un progetto che se ne va in pezzi*, sono in A.F.A.B.F./"Pubblicazioni degli atti del Collegio". Bordiga e Romita si conoscevano da vecchia data, per via della comune appartenenza al Partito socialista italiano negli anni '20. Cfr. A. Peregalli, S. Saggiaro, *Amadeo Bordiga. La sconfitta e gli anni oscuri*, cit., pp. 173-174. Il giorno dopo l'incontro con Romita, Bordiga scrisse a Lauro chiedendo che il suo resoconto della riunione fosse pubblicato sul "Roma". Lauro rispose il 2 marzo di aver già "provveduto". Non risulta però che l'articolo sia poi stato pubblicato. Le due lettere sono in A.F.A.B.F./"Azione contro la Via Marittima. Dopo il rinvio 22/2/1955 della discussione al Consiglio di Stato".

La "Via Marittima" si farà!

Dal ministro dei Lavori Pubblici on. Tupini fu nominata nel novembre del '47 una ennesima Commissione che, oltre ad alti funzionari del Ministero, al sindaco, al presidente dell'Ente Autonomo del Porto e i dirigenti della Camera del Lavoro, stavolta comprendeva anche rappresentanti dell'Associazione della Proprietà edilizia di Napoli e della SO.VI.MAR, la società costituitasi per la concessione delle opere e dei fabbricati da realizzare col piano di ricostruzione¹⁴⁹.

Il ministro Tupini si incontrò anche con una rappresentanza del Collegio degli Ingegneri (Bordiga, Guerra, Materazzo e Milone), la quale dimostrò in quella occasione che le esigenze di spesa e l'incalcolabile lunghezza dei tempi di esecuzione conducevano alla conclusione – per quanto amara e impopolare – che l'impostazione del piano era fuori dalle possibilità del tempo.

Dopo aver fatto rilevare al ministro Tupini, che aveva verificato di persona lo stato desolante della zona portuale, dei vicoli e dei quartieri adiacenti, che le stesse condizioni affliggevano altre numerose zone escluse dal piano di ricostruzione (che investiva solo un decimo della città), furono rettificati i dati statistici ufficiali, dimostrando che i vani di abitazione impegnati erano oltre ventimila e non quattordici mila come dichiarato dal Genio Civile, con una densità non inferiore a quattro persone per vano. A questi si dovevano aggiungere i vani per il piccolo e grande commercio e l'artigianato e per tutte le altre destinazioni, in numero pressoché equivalente, che era del tutto assurdo pensare di demolire, azzerando l'economia di quei quartieri. In particolare i rappresentanti del Collegio insisterono sulla presenza di fabbricati ricostruiti e rimessi

¹⁴⁹ Cfr. *La via marittima. Una commissione formulerà proposte conclusive*, "Risorgimento", n. 278, 17 novembre. Il medesimo comunicato si legge su "Il Domani d'Italia", 17 novembre. La SO.VI.MAR. era costituita dalla Società Risanamento di Napoli S.p.A. e dalla Società Laziale di Roma S.p.A. che nel 1950 daranno vita alla Cantieri Riuniti Risanamento - Laziale S.p.A., con capitale azionario diviso in parti uguali. Presidente della società fu l'ing. Ivo Vanzi; membri del Consiglio di Amministrazione: prof. ing. Luigi Tocchetti, comm. Lorenzo Ricciardi, avv. Giacomo Gigli, ing. Eugenio Denti, dott. Ing. Benedetto Radici, ing. Nicola Rivelli, e ing. Eugenio Sacerdote.

a nuovo su ben cinquantamila metri quadrati, ove la vita aveva ripreso a pulsare. Nel conto, poi, non si doveva mettere solo l'opposizione dei proprietari privati degli alloggi agibili, ma anche la massa degli inquilini che fruivano di affitto bloccato e che non potevano certo mettersi, nelle condizioni esistenti di mercato, alla ricerca di nuove case¹⁵⁰.

Il 23 novembre Bordiga tenne una conferenza pubblica nel salone della sede del Collegio degli Ingegneri, incentrata sul duplice aspetto del problema: la contraddizione del cosiddetto piano di ricostruzione della Via Marittima che richiedeva la demolizione di circa cinquantamila vani edilizi, mentre doveva affrontare e risolvere subito, come la legge imponeva, il drammatico problema degli alloggi, e l'ingrandimento della zona portuale, che non corrispondeva a reali bisogni della ripresa dei traffici marittimi mentre l'installazione di attrezzature per il servizio di merci pesanti sconvolgeva la zona portuale più prossima alla città¹⁵¹.

Di tutt'altro orientamento le conclusioni della Commissione nominata dal Ministro Tupini: 1) Dovevano rimanere invariati il tracciato della via Marittima ed il piano di ricostruzione, così come erano stati approvati; 2) Il piano di ricostruzione doveva essere realizzato con una visione unitaria; 3) In merito al piano economico finanziario si rimaneva in attesa delle proposte della SO.VI.MAR. e della Associazione della proprietà edilizia napoletana¹⁵².

Dopo aver fatto rilevare che il parere della Commissione che aveva approvato il progetto non aveva altro valore che di un contributo per le decisioni dell'Autorità competente, il Collegio degli Ingegneri comunicava alla stampa di aver inviato al ministro dei LL. PP. una propria relazione tecnica. La Commissione, affermando che nulla si poteva dire circa i dati economici e finanziari – sottolineò il Collegio – mortificava gli stessi sostenitori del progetto: "Non meno strano è che questi studi ed elementi in merito ai quali le autorità locali e centrali devono assumere in pieno le loro responsabilità siano demandati a società private e che si senta parlare per la prima volta di una società proponente, non meglio

¹⁵⁰ *La via marittima. Anche il collegio degli ingegneri riferirà all'On. Tupini, "Risorgimento", 19 novembre 1947.*

¹⁵¹ "Risorgimento", n. 285, 24 novembre 1947.

¹⁵² Cfr. *Nulla da mutare per il progetto della "Marittima", "Il Domani d'Italia", 25 novembre.* Sul numero del 30 novembre è riportato il telegramma del Ministro Tupini che si congratulava con la Commissione per le sue conclusioni, assicurando l'appoggio del Governo.

identificata, quando i piani di ricostruzione sono per legge proposti dai Comuni ed approvati dallo Stato e quando il proporli ed approvarli non è pensabile se non in confronto di preventivi di spesa e piani concreti di finanziamenti redatti con l'esclusivo obiettivo dell'interesse generale"¹⁵³.

Il comunicato ufficiale, dato alla stampa il 26 novembre 1947, diceva infatti testualmente:

La Commissione, in merito al piano economico-finanziario potrà esprimere parere allorché saranno precisate dalla Società proponente e dalla Associazione per la Proprietà edilizia Napoletana le relative proposte. In conseguenza fa voti affinché al più presto siano stanziati fondi per l'attuazione del Piano e per la costruzione di un notevole numero di alloggi onde avviare a soluzione il problema dei senzatetto a Napoli.

Dunque nessun fondo era stato stanziato e si era ancora nella fase platonica dei voti e degli studi economico-finanziari.

Un anno dopo Bordiga trasse un bilancio di quelle riunioni del novembre 1947 con il ministro Tupini¹⁵⁴.

Il contrasto non stava tanto nella divergenza di opinioni sulle soluzioni di progetto, quanto nella valutazione dei dati di partenza. I fautori del piano sostenevano che la zona interessata era distrutta al 90%, e che gli sloggiati non sarebbero stati che una decina di migliaia.

Secondo i dati in possesso del Collegio, invece, col piano si sarebbero dovuti abbattere fabbricati antichi e recentissimi per 40/50 mila vani edilizi e sloggiare da case e sedi di lavoro non meno di 40 mila abitanti.

Per parte sua, la SO.VI.MAR, dopo aver elaborato uno studio del piano, sia per l'area tecnicamente approvata che per quella ancora in discussione, propose una variante sostanziale, che da una parte si disinteressava di tutta la zona da Piazza Mercato in fuori, mentre per quella più redditizia tra Piazza Municipio e Mercato limitava la profondità degli espropri e demolizioni ad una fascia stretta lungo la strada, riducendo quest'ultima da 40 a 30 metri di larghezza. Sembra che la società concessionaria fosse pronta ad investire 15 miliardi e a dare inizio alla co-

¹⁵³ *Le relazioni al Ministro Tupini*, "Risorgimento", 27 novembre.

¹⁵⁴ *La Via Marittima*. Comunicato del Collegio degli Ingegneri ed Architetti di Napoli. Dattiloscritto, con data: 29/10/48 apposta a mano, in A.F.A.B.F./"Collegio degli ingegneri 1950-1951".

struzione dei primi isolati, qualora le sue proposte di revisione del piano fossero state accolte.

Dal punto di vista degli interessi cittadini il progetto era inaccettabile perché, mentre diminuiva alcuni inconvenienti, troppi altri ne conservava, in quanto avrebbe comunque comportato la demolizione di 5 mila vani abitati e di moltissimi non meno vitali locali commerciali e artigianali, e sistemava soltanto una fascia edilizia lungo le nuove strade, una striscia di lotti di altissimo valore, non certo destinati ad andare incontro a esigenze di tipo popolare.

Gli organi tecnici e amministrativi del Comune respinsero la variante SO.VI.MAR., e con ciò respingevano anche le offerte economiche, senza essere in grado di indicare una nuova fonte di finanziamento.

Naturalmente la responsabilità del fallimento fu fatta ricadere sulla pervicace opposizione del Collegio degli Ingegneri.

Come sua abitudine Mario Alicata cominciò a scagliare dalle colonne della "Voce" i suoi strali contro il direttore del "Risorgimento", Alberto Consiglio, reo di "spacciare al suo pubblico, come merce di prima qualità, gli articoli scritti sul tema della ricostruzione di Napoli da *un vecchio arnese fuori uso*".

Assecondare le mene di un gruppo di proprietari piangendo sui diecimila vani abitati o abitabili che verrebbero sacrificati col piano della Via Marittima era per Alicata una "meschina puerilità", una grottesca falsità di fronte alla grande occasione storica che quel progetto rappresentava per Napoli e l'intero Mezzogiorno.

Quel piano da *tutti* voluto (a perorarne la realizzazione nelle settimane precedenti erano intervenuti sulla "Voce" il liberale Porzio, il comunista Amendola, il liberale Corbino, il democristiano prof. Serino, il presidente dell'Unione Industriali, il presidente della Camera di commercio, i sindacati, ecc. ricordò compiaciuto Alicata) avrebbe finalmente consentito alla città di uscire da uno stato di paralisi cronica, dalla disoccupazione, dalla miseria, spezzando il potere di veto dei gruppi economici e politici che avevano interesse a mantenerla in quello stato, suscitando le energie locali, una nuova classe dirigente, nuove forme di convivenza sociale, ecc.

In quest'orgia di retorica meridionalistica la via Marittima non era più una strada per smaltire il traffico portuale: era diventata la Via del Riscatto, della Provvidenza per Napoli e per tutto il Mezzogiorno!¹⁵⁵

L'ultima persona disposto a farsi sviare da un Alicata e da simili argomenti era proprio Amadeo Bordiga, che replicò secco:

Il seguito di questa esposizione non può interrompersi per battute polemiche. Dico una volta per sempre che tratto argomenti di cose e non di persone, e per mandato di una associazione tecnica; sicché la mia firma è elemento affatto trascurabile. La mia personalità mi preoccupa quasi tanto poco quanto quelle vecchie o giovani della vita politica italiana. I giovani arnesi a doppio uso, e che hanno dinanzi a sé le prospettive cangianti di un ulteriore avvenire di proficuo impiego, si tengano per detto che in argomento personale o politicantesco, avrò la generosità di non scrivere un'altra parola¹⁵⁶.

E naturalmente non rinunciò ad esporre il suo punto di vista sul terzo nodo del piano regolatore, dopo quelli dell'edilizia e del porto: la rete viaria di Napoli, ripetendo che anche per questo settore non si doveva dimenticare che le radicali trasformazioni si rendevano possibili solo nelle epoche di grande floridezza economica, non certo in periodi di difficoltà e dopo guerre perdute di santa ragione.

Il problema da esaminare era se – dato per certo che per il momento il traffico da e per Napoli non poteva che avere una dimensione locale e provinciale – in una prospettiva futura di migliorate condizioni, si dovesse cominciare proprio dall'arteria tra l'abitato e il mare per migliorare il collegamento viario di Napoli alle grandi arterie nazionali.

Il problema era tanto stradale che ferroviario¹⁵⁷, in quanto per unanime riconoscimento, erano i fasci di binari della stazione di testa, che penetrava nel cuore della città fino a Piazza Garibaldi, a tagliare le vie di comunicazione lungo l'asse viario Roma-Salerno.

La questione della sistemazione della rete ferroviaria e dello spostamento della stazione, a cui già abbiamo accennato, fu a lungo dibattuta

¹⁵⁵ M. Alicata, *Via Marittima Via della Provvidenza*, "La Voce", n. 281, 27 novembre 1947.

¹⁵⁶ Pubblicata in calce all'articolo: *Napoli e le sue strade*, cit.

¹⁵⁷ Un ampio quadro delle carenze e delle strozzature che rendevano difficoltoso il traffico sia stradale che ferroviario da e verso Napoli e le comunicazioni col porto è fornito dalla relazione del prof. Luigi Tocchetti, *Ferrovie e strade di accesso al porto di Napoli*, in *1° Congresso Nazionale dei porti*, cit., pp. 414-422.

dalla Commissione del piano regolatore, e prospettata in diversi incontri col ministro dei Trasporti, on. La Malfa. Ma l'ipotesi fu sempre scartata per i costi astronomici che avrebbe comportato.

La Direzione delle FF. SS., nonostante gli impianti ferroviari fossero in gran parte devastati dalla guerra e si presentasse quindi una eccezionale occasione per rimetterne in sesto la rete tenendo conto degli interessi generali della città, risolvendo il problema della zona orientale, si oppose decisamente alle proposte della Commissione per il p. r., imponendo una soluzione di compromesso.

Fu prospettata la possibilità di abbassare il piano della stazione centrale e del fascio dei binari, coprendone la parte centrale e permettere il sovrappassaggio sugli impianti della stazione da Via Stella Polare (l'arteria che costituiva la più grave strozzatura per il collegamento col porto e la zona industriale) a Corso Novara, e aprire una nuova grande strada da Piazza Garibaldi verso oriente, quale spina dorsale per l'ampliamento urbano in quella direzione¹⁵⁸. Una soluzione che avrebbe comportato costi altissimi, oltre alle difficoltà inerenti alle soluzioni in galleria.

Ora, nulla come il dibattito sulla questione dello spostamento della ferrovia avvalorò la conclusione di Bordiga:

Tutto questo vale a stabilire che la strada costiera tra Napoli e il mare in funzione del grande movimento nazionale non è un passaggio primario, sicché l'attuale sua larghezza variabile ma sempre rilevante è adeguata al movimento massimo finora avutosi, che non è certo quello presente¹⁵⁹.

Se era indubbio che il traffico marittimo del porto dipendeva in massima parte dalla rapida possibilità di smistamento delle merci lungo le vie di comunicazione regionale e nazionale, era una ingenuità ritenere che l'ostacolo principale fosse la larghezza di via della Marina. Una visione più ampia del problema del traffico lasciava facilmente vedere che gli ingorghi si verificavano in altri principali nodi stradali dell'antico sistema viario di Napoli: Piazza S. Ferdinando, Spirito Santo, Museo, Piazza Carlo III, ecc., e che la soluzione futura del problema stava nello spostamento a levante del traffico marittimo delle merci, in corrispondenza di una nuova zona industriale e commerciale ben collegata alla comunicazione ferroviaria e stradale generale, che avrebbe decongestionato il traffico cittadino.

¹⁵⁸ Cf. F. Isabella, *op. cit.*, pp. 140-147.

¹⁵⁹ A. Bordiga, *Problemi di traffico*, "Risorgimento", n. 302, 11 dicembre 1947.

Anche nelle argomentazioni di Bordiga sulla questione della viabilità è percepibile l'influenza della lezione di Luigi Piccinato, che a giudizio di De Lucia e Iannello, "aveva impostato e risolto il problema in maniera perfetta"¹⁶⁰.

Già prima della guerra tutto il traffico risultava strozzato intorno a tre nodi "che funzionano da veri rubinetti del traffico": San Ferdinando, Museo e Piazza Garibaldi.

Per sciogliere quei nodi e decongestionare il movimento cittadino il piano regolatore del '39 si prefiggeva di intervenire in due modi: smistare il traffico prima che raggiungesse i punti di congestione e raddoppiare le arterie più densamente trafficate, anziché allargarle.

"Le grandi spese che gli allargamenti delle strade esistenti qui non hanno luogo" diceva la relazione del piano, anche se il previsto raddoppio di via Roma, comportava la demolizione di una intera fila di isolati facenti parte dei "quartieri spagnoli".

Il piano del '39 aveva distinto tre ordini di traffici: quelli di transito, quelli di penetrazione e quelli di collegamento tra i quartieri cittadini. Il motivo ispiratore di tale distinzione, come si vede dal grafico seguente, era quello di allontanare il traffico nazionale e regionale dal fitto reticolo stradale della città antica, evitandone l'attraversamento:



¹⁶⁰ *Op. cit.*, p. 8.

Si doveva rendere indipendente il traffico esterno, (quello cosiddetto di transito), da quello interno, di penetrazione nella città, collegando direttamente tra loro le grandi strade radiali di comunicazione regionale col creare un rapido sistema tangenziale periferico. Un secondo sistema più interno al precedente avrebbe collegato tra loro i comuni limitrofi (Bagnoli, Soccavo, Pianura, Marianella, Miano, Secondigliano, Capodichino, Ponticelli) e un terzo sistema i sobborghi della città: Mergellina, Vomero, Capodimonte, Ottocalli, Poggioreale, Sperone.

In tal modo problemi della viabilità cittadina, che se considerati in modo avulso dal sistema complessivo, come si stava facendo nel '46 con la Via Marittima, restavano insolubili, trovavano quasi automaticamente la loro soluzione.

* * *

La IV sezione del Consiglio di Stato, in data 30 novembre 1947-11 febbraio 1948, respinse integralmente i ricorsi presentati dai proprietari di immobili della Via Marittima, con le seguenti motivazioni:

1) il piano di ricostruzione (secondo la legge urbanistica e il D. L. L. 1° marzo 1945, n. 154) ha per presupposto e per limite una zona danneggiata ed intende provvedere alla ricostruzione della zona stessa, considerata nel suo complesso, anche se col sacrificio, per altro indennizzabile a norma di legge, di taluni edifici in efficienza.

2) Quanto alla mancanza dei requisiti dell'urgenza, non giustificata dall'ampliamento del porto, fu considerato un motivo "inammissibile", in quanto con esso si denunciava un eccesso di potere, su cui non poteva esprimersi il Collegio giudicante.

3) Quanto alla mancanza nel piano di ricostruzione del piano finanziario (richiesto dalle legge urbanistica e dalla legge generale sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità) il Consiglio di Stato dichiarò necessario doversi prescindere dalla legge urbanistica, in quanto l'art. 3 del D. L. L. n. 154, stabiliva gli elementi essenziali dei piani di ricostruzione, non facendo menzione del piano finanziario. Tale aspetto sottostava ad una regolamentazione a sé stante, giustificata dall'intervento dello Stato giusto il 2° comma dell'art. 1 del D. L. L. n. 154 per la compilazione del piano e più compiutamente regolato dall'art. 58 del D. L. L. 10 aprile 1947, n. 261.

4) Non sussisteva alcun ostacolo che impedisse all'organo competente di approvare un piano parziale, specie quando come nel caso della "Via Marittima", il complesso delle opere approvate costituiva per se stesso un insieme organico.

5) venivano respinte infine i motivi di ricorso di ordine procedurale in quanto il Consiglio distinse nettamente la procedura da seguire nel caso di approvazione di un piano particolareggiato e in quello di un piano di ricostruzione¹⁶¹.

Per quanto quello del piano di ricostruzione fosse tutt'altro che un problema di ordine procedurale, la sentenza fu naturalmente salutata dai fautori del piano della Via Marittima come la definitiva sconfitta dei loro avversari: la Via Marittima, finalmente, si farà!¹⁶²

¹⁶¹ D. Andriello, *La controversia della Via Marittima a Napoli*, cit.

¹⁶² *Crolla l'ultima speranza dei sabotatori della ricostruzione edilizia. Il ricorso contro la Via Marittima respinto dal Consiglio di Stato*, "La Voce", n. 285, 2 dicembre 1947. Così ha commentato l'approvazione del piano uno storico dell'urbanistica napoletana: "Notiamo per inciso che, al danno di vedersi puntualmente bocciati i piani regolatori, per Napoli si aggiunge anche la beffa di vedersi approvate come stralci o varianti le parti peggiori di essi, com'è il caso della via Marittima giustamente stigmatizzata come "fantastica visione di una Napoli americanizzata" (giudizio del Collegio ingegneri e architetti di Napoli)...", R. De Fusco, *Storia, progetti, e "parole" su Napoli. Scritti brevi (1979-1996)*, Napoli, F. Fiorentino, 1996, p. 60.

II

L'Associazione Difesa Edilizia contro la Via Marittima (A.D.E.C.VI.MAR.)

Alla fine dell'anno Buonocore e la sua giunta dettero le dimissioni. Il 27 febbraio 1948 fu eletto sindaco di Napoli il democristiano Domenico Moscati, sostenuto da liberali e monarchici e da due soli qualunquisti, essendo ormai il partito di Guglielmo Giannini in via di disfacimento¹. L'attività del Consiglio comunale subì un periodo di stasi, essendo molti consiglieri impegnati nella campagna elettorale del 18 aprile e, più che i problemi della popolazione partenopea, la giunta fu occupata a tamponare quelli derivanti dalla sua instabilità politica.

I risultati elettorali, con la sconfitta e il passaggio all'opposizione del PCI, provocarono a Napoli la scomposizione del "Blocco del popolo"².

Nell'autunno del 1948, di fronte alle misure approntate dal Governo, le associazioni napoletane degli ingegneri, architetti, costruttori e proprietari edilizi, unitariamente, predisposero un ampio e documentato memoriale diramato a tutti gli enti ed autorità competenti, cittadine e regionali.

Lo stanziamento di 11 miliardi assegnato nel bilancio dei Lavori Pubblici per l'anno 1948-1949 al Provveditorato locale – che non si rife-

¹ Sul fenomeno del "qualunquismo" cfr. S. Setta, *L'uomo qualunque 1994-1948*, Bari, Laterza, 1975 e A. M. Imbriani, *Vento del Sud, moderati, reazionari, qualunquisti (1943-1948)*, Bologna, Il Mulino, 1996.

² Nel gennaio 1949 sette consiglieri uscirono dal blocco assumendo una posizione indipendente (Fermariello, Ranucci, Isabella, Della Morte, Molisso, Dattilo, Ascarelli).

rivano alla sola Napoli, ma a ben 6 provincie della Campania e Molise – era sì proporzionale alle effettive popolazioni su scala nazionale, ma del tutto insufficiente a far fronte alla situazione di Napoli e del Mezzogiorno, per una serie di motivi:

1) L'arretratezza in fatto di opere pubbliche esistente già prima della guerra;

2) La intensità di gran lunga maggiore dei danni di guerra in rapporto alla media nazionale.

3) La gravità della disoccupazione che, data la mancanza di altri adeguati settori di impiego degli operai industriali, la stasi edilizia rischiava di rendere esplosiva, riducendo un potenziale di 27.000 posti di lavoro a 5.000 o 6.000 unità.

4) Vi erano inoltre le passività delle opere pubbliche iniziate e sospese, non coperte dal precedente esercizio.

Poiché gli stanziamenti, anche se potenziati, avrebbero coperto solo una minima parte delle enormi esigenze della città, fu chiesto che la destinazione degli investimenti fosse fatta con rigorosi criteri di precedenza nell'interesse generale, e a tale scopo fu stilato un programma graduato di lavori, relativo all'esercizio 1948-1949, per ordine di importanza:

1) Opere interessanti il Comune di Napoli

I. Vani per abitazione	L. 2.950.000.000
II. Vani per lavoro, commercio, uffici, ecc.	L. 360.000.000
III. Fondo per eventuali espropriazioni	L. 500.000.000
IV. Edifici scolastici	L. 410.000.000
V. Lavori diversi	L. 600.000.000
VI. Ospedali	L. 500.000.000
VII. Fognature	L. 500.000.000
VIII. Riformamenti idrici	L. 1.000.000.000
IX. Pavimentazione rete stradale	L. 300.000.000
X. Pubblici trasporti	L. 750.000.000

2) Opere di interesse regionale ricadenti
nell'ambito della città di Napoli

XI. Porto	L. 1.500.000.000
XII. Opere ferroviarie	L. 500.000.000
Totale	L. 9.870.000.000

L'importo previsto per i vani di abitazione era composto dalle seguenti voci:

a) 5.000 vani di tipo popolare a L. 300.000 a vano per 1.000 senza-tetto che vivevano in grotte, baracche e ruderi. Spesa a totale carico dello Stato, pari a L. 1.500.000.000.

b) Altri 500 vani dello stesso tipo per 1.000 senza tetto ospitati negli edifici scolastici, sempre a totale carico dello Stato, L. 150.000.000.

c) 2.500 vani per categorie operaie e impiegatizie a L. 400.000 a vano: contributo dello Stato al 50%, pari a L. 500.000.000.

d) Ricostruzioni totali a seguito di distruzione bellica ad iniziativa dei privati: contributo dello Stato di L. 200.000 a vano per 4.000 vani, pari a L. 800.000.000.

La somma di tali cifre – si faceva osservare nel documento – corrispondeva alla realizzazione di dodicimila vani-abitazioni all'anno, cifra limitatissima rispetto a quella del fabbisogno reale, calcolato a 100.000 vani per le distruzioni di guerra, più 100.000 vani per riportare ad un limite tollerabile l'affollamento già gravissimo di anteguerra, e circa altri 200.000 vani per la bonifica degli edifici degradati e malsani.

I 2.400 vani per lavoro artigianale, commercio, uffici, ecc., erano calcolati a un quinto dei vani indicati alle lettere a) b) c) d), con un contributo medio a vano di L. 150.000, pari a L. 360.000.000.

Le altre voci, sulle quali non è il caso di soffermarci anche se la loro rilevanza non era minore di quella delle abitazioni, esprimevano la quota di spesa a carico dello Stato per il solo esercizio 1949³.

³ Si veda: *Riassunto del memoriale sulla grave crisi delle ricostruzioni in Napoli; Considerazioni sul programma graduato delle opere da eseguirsi nell'anno 1949 per l'avviamento della*

Si noterà che nel programma graduato nemmeno una lira veniva richiesta per il piano di ricostruzione della Via Marittima, e ciò, ipotizziamo, per pressione del Collegio degli Ingegneri. Del resto, nel bilancio dei LL. PP. 1948-1949 nulla era previsto per essa: la richiesta di tre miliardi formulata dal Comune al Governo in un "piano" di 46 miliardi in 5 anni per Napoli, era stata espressamente respinta al Senato.

I contributi dello Stato previsti nella legge sui piani di ricostruzione si erano rivelati del tutto aleatori.

Il ritornello che la Via Marittima "si stava eseguendo" si riferiva a due soli lotti di lavori nella piazza dei Granili, eseguiti per altro con fondi non dovuti al piano di ricostruzione.

I 500 o 600 milioni spesi non avevano alleviato nessuna esigenza della città e se l'opera non fosse stata completata con i rimanenti lotti sarebbero stati denari buttati via.

Il completamento della Via Marittima (strada, porto, lottizzazione, rioni di sostituzione), quando non si riusciva ad avere che due o tre miliardi annui per le esigenze di tutti i quartieri urbani, non avrebbe richiesto soltanto i 4 miliardi previsti per il nastro stradale che già si rivelavano insufficienti – ma di altri 10 miliardi per attrezzare i trenta ettari da cedere al porto, e di almeno il doppio per la trasformazione edilizia delle zone laterali alla nuova arteria, tra la marina e il Rettifilo, e di un'altra decina di miliardi per alloggiare la popolazione fatta sloggiare senza rovinarla economicamente.

C'è poco da dire, Bordiga fu profetico: *"Con le attuali prospettive passerebbero venti o trent'anni perché i nuovi quartieri le nuove arterie e il nuovo porto avessero pienezza di vita"*⁴.

ricostruzione di Napoli, datato Napoli, 10 novembre 1948 e sottoscritto da: Consiglio dell'Ordine degli Ingegneri, Consiglio dell'Ordine degli Architetti, Collegio degli Ingegneri e Architetti di Napoli, Sezione Napoletana dell'Associazione Nazionale Ingegneri e Architetti (A.N.I.A.I.), Associazione Costruttori Edili di Napoli, e Associazione della Proprietà Edilizia; *Programma graduato delle opere da eseguirsi nell'anno 1949 per l'avviamento della ricostruzione di Napoli*. Documenti conservati in A.F.A.B.F./"Collegio degli ingegneri 1950-1951".

⁴ In questi termini, nella relazione illustrativa del 1969, l'avv. Servidio, includeva nel progetto di nuovo p. r. g. il piano di ricostruzione (insieme al piano comunale della 167 e alle varianti in corso di perfezionamento per il nuovo centro direzionale), abrogando tutti gli altri piani parziali a suo tempo adottati in forza di leggi speciali e recepiti dal piano '39: "Per la Via Marittima,

Poiché era evidente che nei programmi di investimenti dei prossimi anni non si sarebbero potute inserire cifre simili, il programma graduato recepi il principio, tante volte ribadito dal Collegio, che andavano respinti i progetti troppo vasti e radicali, privi di serio piano finanziario, e si doveva passare a piani tecnici di ridotte dimensioni, e di certa e rapida realizzazione, come indicavano tutte le direttive nazionali e internazionali in materia di ricostruzione.

Ma il Collegio puntualizzò che il piano della Via Marittima non andava soltanto rimandato ad un'epoca futura, dando per il momento la precedenza alle opere più urgenti e limitate, ma andava respinto perché costituiva un ostacolo all'attività ricostruttiva nella zona.

Fin tanto che il piano restava in vigore, su tutta la zona da esso contemplata rimaneva agli effetti giuridici ed economici un vero blocco edilizio, in quanto i privati e gli enti interessati ignoravano quali fossero i fronti stradali e i lotti edilizi sui quali si poteva ricostruire o costruire senza il pericolo di rovinose perdite economiche.

In quella zona – che non era né la sola danneggiata dalle incursioni aeree né quella che conteneva i maggiori nuclei di edilizia malsana – era accentrato il commercio di esportazione e d'importazione della città, lo smistamento di notevoli masse di merci tra gli scali terrestri e marittimi, con innumerevoli locali di deposito, di commercio all'ingrosso e al minuto e di lavoro artigiano.

Proprio nell'interesse generale della città non poteva restare su quella zona vitale l'incertezza della sua destinazione urbanistica.

Con la rinuncia alla idea madre della Via Marittima il Collegio chiedeva che da parte del Comune di Napoli e del locale Genio civile fossero adottati i criteri seguenti:

si tratta di una decisione di opportunità, che prescinde volutamente da ogni verifica in termini attuali delle soluzioni urbanistiche accolte a suo tempo dal piano di ricostruzione, per evitare che questo contrastato episodio resti a mezzo, con una obiettiva disparità di condizioni fra i comparti che hanno potuto utilmente realizzare i propri edifici e quelli che sono stati paralizzati, per difficoltà in larga parte derivanti dalla Pubblica Amministrazione (la lentezza della realizzazione dei tracciati viari per l'inadeguatezza dei fondi a disposizione e le difformità a suo tempo rilevate fra i grafici del piano di ricostruzione e l'effettivo stato dei luoghi, che ha richiesto varianti di adeguamento)", Comune di Napoli, VI sezione lavori e servizi tecnici, *Progetto del nuovo Piano Regolatore Generale. Relazione*, Napoli, 1969, pp. 55-56.

- a) diritto di riparare e ricostruire i fabbricati sinistrati senza altre limitazioni di quelle che a tenore delle vigenti disposizioni di legge possono porsi in qualunque altra zona della città;
- b) rilascio delle licenze edilizie da parte del Comune per tutti gli immobili danneggiati e distrutti, senza ritardi e difficoltà tratta dall'osservanza di progetti e piani che non risultino rivestiti di tutte le legali approvazioni e sostenuti dai relativi finanziamenti.
- c) concessione di tutti i benefici, sovvenzioni e contributi dello Stato previsti dalle vigenti leggi sulla ricostruzione, tanto a fondo perduto che come facilitazioni di anticipazioni, senza la pretesa di imporre riduzioni di future indennità di esproprio, riduzione che può essere consentita solo nei confronti di progetti delineati in concreto, approvati ed assistiti da adeguato finanziamento⁵.

Che la situazione a Napoli fosse di eccezionale gravità, soprattutto per le fasce sociali meno abbienti, è lo stesso Isabella a confermarlo:

I provvedimenti legislativi a favore dei senzatetto e delle categorie meno abbienti a Napoli non potevano raggiungere il loro scopo, vanificato da una situazione di depressione che queste fasce non erano in condizione di far fronte al pagamento della pigione delle case popolari a loro destinate, e men che meno avevano i mezzi necessari per far parte delle cooperative che costruivano case economiche.

Ed anche a proposito della Via Marittima, che pure insiste a difendere dal punto di vista della sua progettazione e attuabilità, Isabella non tace il verificarsi di un fenomeno che, lungi dall'essere un increscioso incidente di percorso, si rivelerà la costante di ogni "rigenerazione" dei centri storici:

Ben pochi degli alloggi costruiti dall'Istituto per le case popolari sulla via Marittima a monte della Caserma Bianchini si poterono assegnare agli abitanti dei quartieri da bonificare; gli assegnatari erano per la maggior parte di fuori, di altri

⁵ Cfr. *Considerazioni generali e rilievi al Piano della Via Marittima*, dattiloscritto conservato in A.F.A.B.F./"Collegio degli ingegneri 1950-1951". Si veda nella medesima cartella, oltre al comunicato già richiamato del Collegio del 29/10/1948: *La Via Marittima, la Mozione sulle questioni della ricostruzione di Napoli*, foglio a stampa a quattro pagine, datato Napoli, 21 maggio 1949.

rioni, e tra essi professionisti, commercianti, impiegati, insomma gente che poteva pagare la pigione che, per quanto modesta, superava sempre le possibilità di coloro a cui quelle case erano destinate. Rimanevano, poi, da risolvere i problemi connessi alle attività delle persone che si dovevano sloggiare, attività strettamente legate ad un'economia di zona e non trasferibile altrove se non a costo di aggravare altrove le già precarie condizioni ivi esistenti....come era accaduto in occasione del risanamento di Fuorigrotta e della realizzazione della Mostra d'Oltremare. Allora si risanò un rione e si aggravarono le condizioni di altri quartieri della città⁶.

Stando così le cose non può sorprendere la reazione degli abitanti di quei quartieri, e la nascita *della Associazione Difesa Edilizia Contro la Via Marittima* (A.D.E.C.VI.MAR.), legalmente costituita il 23 giugno 1949⁷.

Della costituzione della nuova associazione diede notizia "L'Avvenire del Mezzogiorno", salutandone le buone ragioni con argomenti che riprendevano pari pari le tesi sostenute nei vari comunicati diffusi alla stampa dal Collegio degli Ingegneri⁸.

A tali commenti replicò l'assessore ai LL. PP. al Comune ing. Lucio Labriola (figlio di Arturo), contestando le cifre fornite dal settimanale (gli abitanti interessati dal piano non erano in tutto, a suo dire, più di quarantamila, e nel tratto compreso tra Piazza Municipio e Piazza Mercato, in base alle statistiche del Comune, esattamente 12.800).

⁶ F. Isabella, *op. cit.*, p. 273. Il fenomeno è così poco insolito e nuovo che era stato descritto da Engels in *La questione delle abitazioni*. Se ne veda la citazione in *Pubblica utilità, cuccagna privata*, articolo del dicembre 1952 riprodotto in A. Bordiga, *Drammi gialli e sinistri della moderna decadenza sociale*, cit., pp. 84-85.

⁷ "L'Associazione si propone di esperire tutte le possibili azioni in sede amministrativa e giudiziaria per ottenere l'annullamento dei decreti relativi alla Via Marittima e piano annesso che hanno bloccato la ricostruzione della parte più sinistrata di Napoli e minacciano la demolizione di circa cinquantamila vani edilizi. Collaborano al raggiungimento degli scopi indicati un Collegio di Tecnici nonché un Collegio di Legali". Da un manifesto murale, firmato dal presidente Gennaro Stingo, riprodotto su "Urbanistica", n. 2, 1949, accanto ad un articolo: *Ma non è una cosa seria!*, di Domenico Andriello che ironizzava pesantemente su quella iniziativa.

⁸ *Contro l'irrealizzabile "Via Marittima". Un movimento popolare di protesta*, "L'Avvenire del Mezzogiorno", 16-17 aprile 1949.

Quel che non era in nessun modo lecito affermare, scrisse l'assessore, era che il Comune si opponeva in assoluto a riparazioni negli stabili della zona:

È solo vero che nel tratto fra Piazza Municipio e Piazza Mercato (questa compresa) la ricostruzione è condizionata alla costituzione di consorzi od a compravendite tali da consentire la costruzione di interi "comparti": dei quali alcuni già formati, altri in corso di formazione.

Nel tratto oltre Piazza Mercato, l'unico vincolo costituito dal Piano di Ricostruzione consiste nell'imporre che le costruzioni abbiano luogo lungo i nuovi tracciati stradali e che non invadano le aree destinate a pubblici uffici⁹.

Replicò seccamente l'A.D.E.C.VI.MAR.:

I comparti di cui parla l'Assessore dovrebbero nella loro pratica funzione rendere disponibili per i vecchi proprietari nuovi suoli atti alla costruzione. Poiché nessuna operazione di esproprio concreta (piani parcellari, stati di consistenza, deposito d'indennità) è stata ancora fatta, noi chiediamo che ci si indichi un solo lotto pronto alla edificazione in tutta l'area del piano¹⁰.

Non poche domande di piccoli proprietari intenzionati a ricostruire i loro immobili distrutti dalla guerra rimanevano inevase dall'Amministrazione comunale. Non per inefficienza burocratica o cattiva volontà degli amministratori, ma fundamentalmente perché la confusa adozione giuridica del piano rendeva il congegno legale per le autorizzazioni amministrative di difficile interpretazione.

Il piano di ricostruzione andava regolato e trattato a norma dell'art. 23 della legge del 17 agosto 1942 – la sola che prevedeva l'istituto dei "comparti". I comparti comprendevano normalmente più di un condo-

⁹ *Pro e contro la Via Marittima*, "L'Avvenire del Mezzogiorno", 23-24 aprile 1949.

¹⁰ *Sulla gravissima situazione dell'irrealizzabile via Marittima Napoli chiede giustizia*, "L'Avvenire del Mezzogiorno", 30 aprile-1 maggio 1949. Si veda ancora sul medesimo giornale: *Il grave problema dell'irrealizzabile Via Marittima*, 7-8 maggio, che contiene un chilometrico elenco delle strade lungo le quali si prevedeva la demolizione di fabbricati; e: *Privo di finanziamento l'inconcludente ed irrealizzabile piano della Via Marittima*, 14-15 maggio, ove è riprodotta una nuova lettera di Lucio Labriola e la replica del Comitato fra proprietari e inquilini dei quartieri Porto Mercato e Pendino.

mino (oltre ad alcune aree stradali da sdemanializzare per trasformarle in suoli edificabili) – ciò impediva nella maggior parte dei casi il rilascio di licenza edilizia ad un singolo proprietario, dovendo questa essere concessa solo al consorzio dei vari condomini compresi in un dato comparto. Per ottenere l'autorizzazione a ricostruire, il consorzio doveva comprendere almeno il 75% della proprietà (valutata secondo l'imponibile catastale) del comparto; il che, oltre a comportare procedure legali niente affatto celeri e quindi a frenare l'opera di ricostruzione, avvantaggiava chiaramente le grandi società immobiliari.

Un meccanismo descritto da Bordiga, per conto dell'A.D.E.C.VI. MAR.:

I lotti non possono essere venduti a speculatori od a privati, ma devono per legge essere compresi in apposito elenco da pubblicare perché i vecchi possessori, se del caso riuniti in consorzi, possano far richiesta delle nuove aree, in mancanza devono essere ceduti a enti per le case popolari e così via.

Commettendo un nuovo abuso, oltre al dire falsamente che **si sta facendo la Via Marittima**, si sparge la voce che **si stanno facendo i comparti** e che i proprietari sono *obbligati* per legge a parteciparvi!

Ciò che invece sta in alcuni casi avendo corso è la privata iniziativa di imprese di costruzioni, che scelgono sul piano **non in attuazione** uno dei pochi lotti sgombri da case abitate (queste sono **intangibili**) che faccia comodo per un affare lucrativo. Tale lotto, tra strade oggi inesistenti, in genere si forma da suoli pubblici di vie o piazze e da suoli privati di edifici crollati o ridotti a ruderi.

Il Comune vende a quei privati la parte di suolo pubblico, e concede una licenza edilizia secondo il nuovo contorno contenuto nel piano teoricamente approvato, ma non in attuazione né svolto in stralci esecutivi. I pochi proprietari interessati, che vedono da sei anni perduta la speranza di realizzare qualcosa dal proprio patrimonio, cedono per un lecco i loro diritti allo imprenditore che, nella migliore ipotesi, offre qualche nuovo vano della costruzione che conta erigere a tacitazione di tutto! Si fa credere ai condomini convocati che tale cessione sia obbligatoria, e che in mancanza sarebbero astretti a far parte dei consorzi edilizi: il che non sussiste, poiché manca la procedura di legge per pervenire al consorzio, nel quale caso si deve avere non un baratto, ma l'equilibrio con il primitivo valore delle quote edilizie di ciascuno.

Ma la maggiore ingiustizia è che tutti i proprietari di suoli e relitti che non cadono esattamente nei limiti dell'appetitoso lotto, e peggio che secondo il "piano" di

malaugurio cadono nella "grandiosa arteria", o nel "grandioso porto", che mai vedremo, vengono lasciati senza alcuna offerta e speranza di anche futuro risarcimento; e sono purtroppo l'immensa maggioranza!¹¹

Quasi un anno dopo, in una polemica con "il Giornale", che si era fatto interprete delle proteste dei piccoli proprietari prigionieri di quel labirinto giuridico, l'assessore Labriola finalmente riconobbe le difficoltà *legali* che si frapponavano alla realizzazione della Via Marittima, dichiarando che erano in corso trattative col Governo per ottenere procedure più spedite, e al tempo stesso che non era questione di dare un giudizio sulla bontà o meno delle leggi, ma di applicarle quali erano¹².

¹¹ Cfr. *Comunicato della Associazione Difesa Edilizia contro Via Marittima*, a stampa, datato Napoli, maggio 1950, e firmato dal presidente dell'associazione, Gennaro Stingo. La circolare fu scritta da Bordiga, che ne inviò la minuta al collegio di difesa legale dell'associazione che stava predisponendo i ricorsi dei proprietari contro il procedimento, Cfr. *Al Prof. Avv. Ottavio Del Re*, Napoli, 28 aprile 1950, in A.F.A.B.F./"Collegio degli ingegneri", 1950-1951". Una straordinaria testimonianza di tutto ciò è contenuta in una comunicazione dell'avv. Francesco Filipponio, a quell'epoca proprietario di un piccolo immobile sito all'interno del piano di ricostruzione, dal titolo: *La via Marittima di Napoli e i quartieri adiacenti*, pubblicata in *L'uso delle aree urbane e la qualità dell'abitato. Atti del terzo convegno nazionale dell'associazione italiana di diritto urbanistico*, a cura di E. Ferrari. Milano, dott. A. Giuffrè, 2000, pp. 371-377. Dopo aver confermato che le procedure per la formazione dei comparti non sortivano alcun effetto, a causa della particolare consistenza delle proprietà immobiliari e delle discordanze tra lo stato degli immobili e la loro descrizione negli atti (a causa principalmente delle colmate effettuate con materiale di risulta delle demolizioni effettuate all'epoca del taglio del "Rettifilo", per adeguare gli edifici alle quote del nuovo assetto viario che sconvolgeva il precedente, trasformando i piani terra in piani interrati o seminterrati) che rendevano difficoltosa l'individuazione dei proprietari, l'avvocato Filipponio scrive che solo pochi comparti vennero realizzati prima dell'approvazione del nuovo p. r. g. del 1972: "e nel frattempo la situazione di degrado degli edifici andava peggiorando, tanto che l'Ufficio Sicurezza del Comune di Napoli emetteva in maniera ripetitiva a carico dei proprietari ordinanze di rifare *ad horas* muri maestri, solai e scale, cioè di rifare per intero gli edifici, il che tra l'altro non era giuridicamente possibile stante la vigenza delle differenti previsioni urbanistiche del piano particolareggiato. Ciò mentre i proprietari delle unità immobiliari non eseguivano nemmeno lavori di manutenzione ordinaria, impossibili economicamente dati i fitti estremamente bassi ed il blocco delle locazioni, e comunque ritenuti superflui nel miraggio di una vendita o meglio permuta delle unità attuali con quelle dei nuovi edifici da ricostruire".

¹² Cfr. "Il Giornale": *Al Comune non si vuole la ricostruzione edilizia*, n. 69, 23 marzo; *Piani di ricostruzione e regolamenti edilizi*, n. 71, 25 marzo e n. 73, 28 marzo; *Leggi di ricostruzione o urbanistica dei piani?*, n. 77, 2 aprile 1951. Sulla storia di questo quotidiano si veda G. An-

In nessun paese, fece osservare Bordiga rilevando l'incoerenza del Labriola, e tanto meno in Italia mutare le leggi era cosa facile, e soprattutto non breve: sarebbero occorsi anni e anni¹³. Tanto meno era cosa saggia attendersi un mutamento di leggi macchinose e irte di ostacoli nel senso di una semplificazione sbrigativa.

Infine, a una attenta considerazione delle leggi in gioco, e senza ignorare le giuste critiche da decenni rivolte ad esse dagli specialisti, era chiaro che una *legge speciale* per la città di Napoli non avrebbe potuto liberare gli uffici dal rispetto obbligatorio di un complesso di norme, il cui contenuto si inquadra in leggi fondamentali e generali dello Stato italiano: il codice civile, la legge di espropriazione del 1865, la legge urbanistica 1942 e le leggi postbelliche di ricostruzione. L'attesa "legge speciale" per Napoli avrebbe potuto prevedere per la città gravemente martoriata interventi più rapidi e consistenti, ma non avrebbe certo potuto mutare dalle fondamenta la prassi legislativa che valeva in tutto lo Stato, e che si seguiva dall'immediato dopoguerra in tutte le altre grandi città.

Si poteva dire anche di più (qui Bordiga fa intendere il senso dialettico della difesa della "legalità" tenuta ferma in tutta la sua polemica contro l'urbanistica napoletana):

Le norme che sono oggi invocate dall'assessore nel prendere netta e lodevole posizione contro private pretese, [...] sono quelle che racchiudono le utili garanzie contro le esorbitanze, che farebbero giocare le armi della pubblica utilità e dell'esproprio non ai fini generali ma a quelli della speculazione privata. E tali garanzie non saranno mai abbastanza, col vento che tira.

munziata, *Il ritorno alla libertà. Memoria e Storia de "Il Giornale". Napoli 1944-1957*, Guida, Napoli, 1998.

¹³ Le considerazioni e le citazioni che seguono sono tratte da: *Le leggi urbanistiche e la ricostruzione cittadina*, "Il Giornale d'Italia", n. 76, 30 marzo 1951. Si tratta di una "intervista" di Orazio Carratelli a Bordiga e a Milone di cui in A.F.A.B.F./"Collegio degli ingegneri 1950-1951" sono conservate le domande scritte e, a parte, la minuta dattiloscritta dell'articolo, senza data, col titolo: *Leggi urbanistiche e ricostruzione di Napoli*. Pienamente d'accordo con l'intervista si dichiarò Camillo Guerra: *Ricostruzione e urbanistica. Una lettera dell'architetto Guerra*, "Il Giornale", 3 aprile 1951.

Finalmente si riconosceva che andava applicata all'attuazione del piano di ricostruzione la legge urbanistica del 1942 e che, essendo esso un autentico piano regolatore particolareggiato, sottostava al piano regolatore generale cittadino, pienamente in vigore per legge n. 1208, del 29 maggio 1939.

Il piano particolareggiato, che solo poteva condurre all'esproprio di aree per la edificazione, e alla demolizione di vecchi edifici per motivi di ammodernamento edilizio e di nuovo tracciato viario, imponeva all'ente pubblico una serie tassativa di atti: il preventivo di spesa, la indicazione delle fonti di finanziamento, l'elenco catastale parcellare di tutti i beni e ditte vincolati, con le notifiche ai singoli.

Tutta una prassi che a Napoli (perciò Napoli "*non aveva in attuazione alcun piano di ricostruzione*") non veniva rispettata e neppure era stata abbordata.

Nessuna legge speciale di ricostruzione postbellica aveva dato al Comune facoltà maggiori e poteri più diretti di quelli della legge urbanistica, tanto più quando si trattava di abbattere fabbricati esistenti.

L'art. 60 del D. L. 10 giugno 1947, n. 261, autorizzava il Genio Civile a formare elenchi di aree edificatorie per la ricostruzione, elenco che doveva essere innanzitutto pubblicato, il che mai era stato fatto. In ogni caso tale elenco non poteva riguardare *fabbricati*, tanto meno efficienti ed abitati, ma *aree risultanti da sinistri*, e comunque inedificate:

Se queste *aree* ci sono, e sono di un condomino, allora anche un solo condomino può prendere la iniziativa e presentare il progetto di ricostruzione: non al Comune, ma al Genio Civile. Ecco l'art. 60.

Tutti gli articoli successivi parlano sempre di "aree", mai di stabili da espropriare [...].

Chi sono questi "condomini" ansiosi di fabbricare? Dovrebbero essere rinvenuti tra i sinistrati, più risoluti ad affrontare la ricostruzione e i problemi che comporta, e meritevoli di aiuto; non dovrebbero essere sopravvenuti acquirenti di piccole quote, che ambiscono al lauto affare di pagare pochi soldi la proprietà bloccata altrui, ed erigere fabbricati di alto sfruttamento, violando tra l'altro l'art. 2 dell'ultimo decreto ora citato, che impone i tipi di edilizia economica.

Il decreto del 1° marzo 1945 stabiliva che il piano di ricostruzione aveva efficacia di "piano particolareggiato": in nessun punto diceva che

era attuabile in modo e con prassi comunque diversa da quella dei piani particolareggiati, soprattutto ai fini degli espropri.

Infine, il comparto non sorgeva su domanda dei privati, ma con un elaborato generale di ufficio, in base alla legge urbanistica 1942, e anche al decreto 17 aprile 1948, art. 3. Bordiga spiegò (soprattutto a quelli del Comune):

Il piano dei comparti deve comprendere i computi economici coi conguagli attivi e passivi che sorgono dalla ricomposizione del suolo pubblico e del privato; in linea generale tutti gli antichi possessori vanno distribuiti nei nuovi comparti, e non solo quelli i cui edifici e suoli sono geometricamente coperti dalle figure dei nuovi isolati, solo così diviene pensabile logicamente e valida legalmente la "sdemanializzazione", di cui il Comune sembra avere una visione del tutto empirica e che non conduce ad un giusto computo di dare ed avere tra i privati ricostruttori e il pubblico ente, in modo che non vi siano squilibri tra spoliazioni e profitti, e sia reso minimo l'onere della pubblica opera. Comparti sporadici sperimentali ed isolati non se ne ammettono, per la contraddizione che nol consente; comparto è ben altro che concessione.

Una dimostrazione di come l'assessore Labriola intendesse uscire dall'*empasse* della Via Marittima è data dal tentativo effettuato a Roma nell'ottobre 1950, insieme al sindaco Moscati, presso il sottosegretario al Ministero del Lavoro sen. Rubinacci, di dare in concessione ai tre grandi Istituti nazionali di previdenza e assicurazione (INPS, INA, INAI) alcuni lotti della nuova Via Marittima¹⁴. Del progetto non si fece nulla; rimase l'idea di favorire le grosse società, di attirare a Napoli capitali dal Nord, di adottare "procedure più spedite", anche a costo di manovrare sulla destinazione delle aree, aggirando i vincoli del p. r. e del regolamento edilizio, sacrificando magari i più elementari valori paesaggistici e culturali.

Un frutto di quella logica fu il grattacielo della Società Cattolica Assicurazioni di Verona in via Medina, realizzato tra il 1954 e il 1957, sotto l'amministrazione Lauro. Alto oltre 100 metri – infelice scopiazzatura del grattacielo "Pirelli" di Milano – realizzava coi suoi 30 piani (piastra di raccordo, 15 piani di uffici e abitazioni, un albergo per gli altri 15

¹⁴ Cfr. "Il Giornale", n. 243, 12 ottobre 1950: *La nuova via Marittima prende una consistenza* (un titolo che il foglio liberale non si stanca di ripetere).

piani) un vecchio progetto di torre, cittadella del turismo da cui dominare con un colpo d'occhio tutta la città, a celebrare la Napoli moderna, "come in un rito che non si saprebbe definire se non fallico" – commentò schifato Amadeo Bordiga.

Altra analoga operazione fu la vendita nel marzo 1955 alla società milanese "La Rinascente" di alcuni terreni di proprietà comunale – una spregiudicata speculazione in cui ebbe parte non secondaria il nostro capitalista-simbolo, Mario Ottieri¹⁵.

Lo stesso impresario a cui si deve la "monumentale" testimonianza di ciò che sarebbe stata, se realizzata, la nuova Via Marittima: l'orribile edificio antistante piazza Mercato, storico scenario di grandiosi avvenimenti (rivolta di Masaniello, decapitazione di Corradino di Svevia) che suggerì a Bordiga una riflessione amara e feroce:

Spicca a lato della superba torre campanaria del Carmine un orrendo edificio, che ha tappato alla luce e al sole mediterraneo la esedra dolce e magnifica del Mercato. Tutto in questa opera è stato violato; lo stesso piano di ricostruzione della Via Marittima, jattura di Napoli innocente e delirio della urbanistica immediatamente postbellica: in esso l'esedra tendeva verso la luce marina traverso un porticato interrotto da esili fabbriche, il cui spazio è stato sfruttato da una delle solite case-muraglia, senza respiri, dalla ignobile architettura reticolata. Ove essa fosse esistita quando il biondo principe svevo fu trascinato al ceppo, forse la bella testa sarebbe caduta dalla aristocratica nuca sottile prima del colpo spietato della bipenne¹⁶.

¹⁵ La cessione dei terreni alla società milanese avvenne a trattativa privata, con la giustificazione che il ricavato della vendita sarebbe stato destinato alla costruzione di abitazioni popolari. La convenzione consentiva alla "Rinascente" di costruire un edificio di 12 piani, del valore di un miliardo e mezzo, con un utile netto previsto intorno ai 700 milioni. Ottieri dopo essersi assicurato il suolo per 230 milioni, nonostante "la Rinascente" ne avesse offerti 300, cedette il contratto in cambio dell'appalto per la costruzione dello stabile, cfr. P. Totaro, *op. cit.*, pp. 54-55. Totaro ricorda anche come "l'Amministrazione intimò ed eseguì *ad horas* gli sfratti, sgomberando i suoli per dare inizio ai lavori", senza tenere in alcun conto gli ordini di sospensione del Consiglio di Stato emanati a difesa degli interessati allo sgombero.

¹⁶ Dal resoconto di una "conversazione tecnica" tenuta da Bordiga il 20 novembre 1957 nella sede del Collegio Ingegneri di Napoli: *Napoli deturpata dai grattacieli*, in "Il Giornale del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti di Napoli", n. 1, gennaio 1958. Il progetto iniziale di Luigi Cosenza, per la verità assai discutibile in quella posizione, fu al solito stravolto in fase di esecuzione (cfr. L. Cosenza, *Scritti e progetti di architettura*, a cura di F. D. Moccia, Napoli, Clean, 1994, p. 111). Su piazza Mercato si veda la straordinaria documentazione offerta da C.

Che altro dimostra infine il colpo di mano messo a segno da Achille Lauro a San Nicola alla Dogana, dove su uno spiazzo destinato dal piano a zona verde sorse nel 1950 l'edificio sede della "Flotta Lauro", con il fronte principale sulla Via Marittima? Certo un anticipo del modo selvaggio di gestire il territorio che pochi anni dopo sarebbe divenuto una regola, ma anche una pregressa acquiescenza dell'Amministrazione comunale verso i grandi gruppi finanziari che, ancora sindaco Moscati, pur di uscire dalle secche in cui il progetto malnato della Via Marittima s'era arenato, approvò la variante che trasformava quell'area in un comparto edificatorio, assegnandolo a Lauro¹⁷.

Di fronte a questi sviluppi il Collegio degli Ingegneri di Napoli non rinunciò ad alcuna occasione per far sentire la sua voce di critica radicale; sulle sue prese di posizione però, puntualmente comunicate agli organi competenti e agli uffici stampa, i giornali cittadini attuarono una sorta di congiura del silenzio, che era impossibile spezzare¹⁸.

Una eccezione fu "Il Giornale d'Italia". Da tempo il quotidiano romano si era mostrato sensibile e deciso a intervenire sulle contrastate vicende urbanistiche del capoluogo campano, e soprattutto disponibile ad ospitare sulle sue colonne le voci critiche: una tribuna che sia l'A.D.E.C.VI.MAR, con due lunghe lettere firmate da Gennaro Stingo¹⁹, sia Bordiga e Milone, non si lasciarono sfuggire.

In un primo articolo, dopo aver ricordato l'alternarsi di speranze negli interventi statali e il progressivo diminuire degli stanziamenti per

Cajati e R. Pastore, *Il chiostro e la piazza. Il mercato, da Sant'Eligio al Carmine, a Napoli*, Napoli, Giannini editore, 1998. Studio nato in vista di un bando di concorso internazionale che comprende nella sua articolazione tematica – piccola vendetta della storia – la demolizione del palazzo Ottieri.

¹⁷ Cfr. F.Isabella, *op. cit.*, p. 313.

¹⁸ Per un quadro della stampa quotidiana napoletana negli anni '50 si veda P. Allum, *Potere e società a Napoli*, cit., pp. 319-327 e il saggio di P. Varvaro, *Percorsi culturali a Napoli*, in *Il silenzio della ragione*, cit., pp. 135-156.

¹⁹ La "Via Marittima". *Quel che dicono gli oppositori del piano di ricostruzione. Ma poi vorremmo sentire anche l'altra campana*, n. 189, 10 agosto 1950 e *Il piano di ricostruzione della Via Marittima e le vitali esigenze della città*, n. 283, 17 novembre 1950.

Napoli di esercizio in esercizio, Bordiga invitò ancora una volta tecnici, amministratori e cittadini ad una realistica presa d'atto:

Si rimandino dunque le trasformazioni grandiose, che se non bene concepite si risolvono in grandissimo danno e comunque studiate se restano a mezzo determinano un peggioramento dello *stato quo ante*, come vede qualunque profano che percorra un itinerario da Piazza Municipio per Piliero, Flavio Gioia, San Nicola alla Dogana, Molo Piccolo, ovvero all'altro estremo, dalla caserma Bianchini a Sant'Erasmo, veri regni del caos urbanistico.

Si avrà così l'agio di discuterle, vagliarle e prepararle rettifiche per un'epoca futura che tutti auguriamo meno sfavorevole, sistemando quel piano regolatore nuovo, non di una zona, ma di tutta la città, col suo *hinterland*, che il Consiglio superiore dei lavori pubblici *non* ha approvato, ma ha rinviato perché sia reso adatto e sensato.

Fra tanto, con i mezzi che i privati e gli enti pubblici possono ammannire, si dia mano a fare rioni di ampliamento con tutti i loro servizi, si migliorino i servizi civili di quelli antichi, si decongestionino l'affollamento, si ricoverino i senza tetto, si riconducano i fanciulli del popolo dalla strada alla scuola.

In questi campi la inevitabile sorpresa, a cui da cento anni il Sud è abituato, del decurtamento degli aiuti promessi, non condurrà al disastro, ma al solo fatto, sia pure doloroso, di aver fatto cento case e non duecento, dieci scuole e non venti.

Siamo in epoca di mezzi ridotti e la previsione economica rigorosa e sicura deve avere precedenza imperativa sulla fantasia tecnica, quando anche fosse la più ispirata²⁰.

In un secondo articolo, pubblicato in due puntate, dopo aver illustrato con richiami alla legislazione urbanistica italiana la differenza tra la funzione regolatrice dei piani generali e quella di intervento dei piani di risanamento o di ricostruzione, Bordiga concludeva:

Ciò che ha imbottigliato la ricostruzione non è la mancanza o la inadeguatezza del Piano Generale cittadino. È invece la babelica confusione tra l'opera di vigilanza urbanistica, sufficiente in tempi normali ma non in quelli di emergenza, e che invece di essere precisata e intensificata si è quasi delegata, e l'opera vera di ricostruzione che ha bisogno di piani organici ben riferiti, non a sogni grafici spesso dovuti a mani inesperte, ma ad un accertamento severo della realtà della situazione, alla non meno accertata disponibilità concreta di mezzi, alla impostazione sistematica delle opere pubbliche per nuove disposizioni di lottizzazioni, prudenti

²⁰ *Rimandare le trasformazioni grandiose e creare invece rioni di ampliamento*, "Il Giornale d'Italia", n. 249, 20 ottobre 1950.

e possibili, e ad una disciplina dei possessi e diritti privati, se vera e guidata unicamente dall'interesse cittadino, e soprattutto uniforme, corretta e leale.

Invece di tale inquadramento assistiamo ad alcuni "attacchi" sporadici di trasformazioni edilizie, che per i difetti del piano, e per la nessuna garanzia di poterlo tutto attuare, peggiorano e non migliorano, preparano il caos e non una urbanistica superiore e moderna. Ciò avviene per la vivace iniziativa di speculatori che, selezionate poche aree e ubicazioni *strategiche*, permeano facilmente il debole velo burocratico degli uffici tecnici, disarmati d'altra parte dalla mancanza di mezzi adeguati lontanamente ai disegni e progetti affissi vanamente alle loro pareti.

Alla illegalità formale clamorosa di tutto quanto si sta facendo, concediamo che si potrebbe perfino passare oltre se, violata la legge, ne guadagnassero la tecnica, la urbanistica, la ripresa cittadina; anche se qualcuno ci fa sopra un lauto affare. Ma oltre alla legalità, sono appunto il sano ordinamento e la buona sistemazione della città che fanno le spese di questo metodo, definibile per essere benevoli come quello del mettere il carro avanti ai buoi [...].

Poiché, constatato che i mezzi per la fase di intervento su tutto il fronte mancano, o difettano per nove decimi, non vi è altro da fare che revocare i progetti di spirito totalitario, e ritornare ad una fase di regolazione generale sensata, e di intervento soltanto nei limiti di spesa e di spazio in cui si può assicurare di fare opera a ciclo compiuto: e non manomettere sciocamente qua e là, per comodo di questo o di quello, nodi e gangli vitali della città, per restare poi vilmente impotenti a completare, ordinare e riattivare nella sua vita tutto l'insieme, il cui aspetto diviene ogni giorno più insensato e scandaloso, anche per chi non abbia occhio di esperto²¹.

Un ultimo punto è indispensabile chiarire: che relazione vi fosse tra Bordiga e l'Associazione dei proprietari contro la Via Marittima. L'*accusa* è nota: l'azione di Bordiga e di altri membri del Collegio Ingegneri non fu che la difesa, dettata da interessi professionali, dei piccoli proprietari minacciati di esproprio dal piano.

Va preliminarmente detto che Bordiga fu impegnato con l'A.D.E. C.VI.MAR. in misura assai superiore a quella finora "insinuata": l'archivio di Bordiga (legato anche da vincoli di amicizia familiare con il presidente dell'associazione Gennaro Stingo, con la vedova Filomena Salsi, ecc.) trabocca di lettere, appunti vari, promemoria, comunicati, atti di

²¹ Cfr. *Il Piano del '45 non ha effetto legale e va rifatto da cima a fondo e Non caotiche trasformazioni edilizie ma piani organici ben definiti*, "Il Giornale d'Italia", n. 253 e 254 del 25 e 26 ottobre 1950.

opposizione, ricorsi da lui redatti per conto dei proprietari danneggiati. Da tale documentazione risulta anche però che non fu una "consulenza" priva di frizioni: il tipo di "difesa" frontale prospettato da Bordiga ai proprietari immobiliari escludeva accomodamenti o vie traverse; rappresentava per essi una vera e propria *Via Crucis* burocratica e finanziaria (opposizione alle delibere del Comune, della Prefettura, ricorsi al Consiglio di Stato, ecc. ecc.), dai tempi e dall'esito incerto, e non sempre preferibile alla via della transazione e del risarcimento. Senza nemmeno toccare il tasto del noto disinteresse di Bordiga per il denaro (che traspare anche dalla corrispondenza con la... *clientela*), il rapporto tra le tesi sostenute da Bordiga e la difesa dei piccoli proprietari, va semplicemente invertito.

A Napoli non si è trattato affatto di fare opere grandiose, il cui compimento fosse attraversato da interessi privati, che non mi avrebbero commosso anche se formalmente legittimi. Si tratta di una sostanziale difesa dell'avvenire della città, il cui sviluppo per un decennio è stato seriamente compromesso da un colossale errore di impostazione commesso dai primi reggitori postbellici, i quali, digiuni di preparazione ai compiti tecnici, economici, amministrativi, sono caduti vittime di errori che si possono attribuire a megalomania o retorica edilizia, ma soprattutto rispondono – anche in modo illusorio – alle pressioni di interessi di speculatori e costruttori poco seri.

Poiché il progetto, nei riflessi della trama urbana, del porto, e della pretesa nuova via, era inoltre che errato in rapporto ai fini, intrinsecamente del tutto inattuabile, ha solo dato luogo ad una paralisi di tutti gli organismi contemplati, e non essendo valso a rimuoverlo l'opera di persuasione presso le varie amministrazioni, non è rimasto che incoraggiare a denunziarne gli assurdi, che si traducevano nel linguaggio giuridico, da parte dei proprietari minacciati di esproprio. I loro diritti, che in effetto sussistono pienamente, non sono un fine contrapposto ai fini pubblici, ma sono stati un mezzo perché i veri scopi di utilità generale avessero a prevalere. Al fondo di tutta la annosa polemica sta un principio, cui deve convergere il tecnico l'amministratore e il giurista, ossia la necessità di studiare e predisporre i mezzi prima di avanzare progetti e dare sfogo alla fantasia²².

²² Da una lettera all'avvocato romano Mario Piacentini, Napoli, 9 giugno 1955, in A.F.A.B.F./"Azione contro il piano della Via Marittima. Dopo il rinvio 22/2/1955 della discussione al Consiglio di Stato".

Che poi sia semplicemente assurdo ridurre la elaborazione di Bordiga in campo urbanistico alla sola vicenda della Via Marittima è cosa che lasciamo giudicare al nostro lettore.

La figura dell'ingegnere libero professionista

All'inizio del 1951, il Collegio degli Ingegneri fece uscire un proprio "bollettino", di fatto interamente scritto da Bordiga, che faceva parte del comitato di presidenza del Collegio con Camillo Guerra e Guido Milone. L'esperimento però, come del resto la rivista "Napoli Nuova", diretta da Camillo Guerra, arrestatasi al secondo numero doppio, non ebbe seguito²³.

Fu adottata una soluzione di ripiego, utilizzando, per divulgare l'attività del Collegio, il notiziario del Sindacato Ingegneri Liberi Professionisti della provincia di Napoli: *L'Ingegnere libero professionista*, che usciva dalla fine del 1949 (con sistematico ritardo rispetto alla data ufficiale, spesso di molto anteriore agli avvenimenti riferiti nello stesso giornale). Su questo bimestrale di poche pagine, a partire dal novembre 1951, furono pubblicati gli "atti" del Collegio: mozioni, direttive, resoconti di discussioni e di conferenze, che permettono di seguire con regolarità l'attività del sodalizio.

Formalmente responsabile del giornalino era Luigi Filosa, Bordiga ne fu il vero direttore, fino a quando la redazione del periodico venne trasferita a Torino nel 1956²⁴.

²³ "Bollettino del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti in Napoli", numero di saggio, Napoli, 1 gennaio 1951, pp. 7. Nelle ultime pagine è riprodotto lo statuto dell'associazione, con le modifiche dell'assemblea del 11 dicembre 1949. Le due cose, oltre al fatto che è da questo momento che inizia l'"archivio" di Bordiga, fanno pensare ad una riorganizzazione del sodalizio, in cui Bordiga ha assunto ormai un ruolo preminente.

²⁴ In una apposita cartella, in cui ogni fascicolo corrisponde ad un numero del giornale, Bordiga conservava le minute degli articoli, con le indicazioni per il tipografo, le bozze a stampa

Portano la sua firma diversi articoli dedicati a questioni inerenti alla figura professionale dell'ingegnere, alla sua difesa sindacale, ai rapporti con altri organismi di categoria²⁵.

Dopo il crollo del regime fascista e la scomparsa delle corporazioni, la figura dell'ingegnere libero professionista stentò parecchio a trovare una chiara definizione giuridica.

Nel 1944-1945, con provvedimenti spesso improvvisati furono costituiti gli Ordini degli ingegneri, analoghi a quelli di altre professioni, con Consigli eletti dalla base e tuttavia controllati dallo Stato.

Sorsero diverse associazioni locali e nazionali, tra cui l'A.N.I.A.I., che ebbe tormentate vicende statutarie ed organizzative, e, in contrapposto al cessato Sindacato fascista, organizzazioni sindacali che raggruppavano indistintamente ingegneri funzionari e liberi professionisti, questi ultimi decisamente in minoranza, come del resto negli Ordini, rispetto ai primi. Ciò mentre gli onorari dei liberi professionisti erano per effetto della svalutazione sensibilmente diminuiti rispetto all'anteguerra, e inadeguati alle prestazioni effettive a causa di una forte sperequazione tra l'elaborazione progettuale (a cui andava oltre la metà del compenso totale) e la direzione lavori, che costituiva il compito più duro e impegnativo.

I problemi della categoria – quali dovessero essere i suoi organismi rappresentativi e le relative sfere di competenza – furono discussi in numerosi congressi nazionali, a cui Amadeo Bordiga prese parte attivamente.

Una prima tendenza sosteneva che: a) gli ordini professionali esistenti dovessero adempiere anche alle funzioni di difesa economica e sindacale dei liberi professionisti; b) tali funzioni non andassero delegate a libere associazioni sorte fuori dagli ordini per adesione volontaria; c) negli ordini dovessero confluire tutti gli ingegneri, fossero pure funzionari di pubbliche amministrazioni o di private imprese, o imprenditori essi stessi.

corrette, ecc., sicché risulta abbastanza agevole l'attribuzione degli scritti apparsi non firmati sul notiziario. Cfr. A.F.A.B.F./"Pubblicazioni degli atti del Collegio".

²⁵ I numerosi scritti di Bordiga su tale argomento, che esigerebbe uno studio a sé, sono elencati nella nostra cronologia-bibliografia segnalata nella premessa.

Tesi che faceva dei liberi professionisti una minoranza priva di difesa, in quanto le altre categorie avevano i loro sindacati economici inseriti nelle confederazioni del pubblico e privato impiego o degli industriali.

Una seconda tendenza affermava che: a) gli ordini dovessero rinunciare alla pretesa di svolgere le funzioni sindacali: queste dovessero essere assolte da associazioni sindacali, quindi i liberi professionisti dovessero avere un loro specifico sindacato; b) dovesse essere mantenuto il principio dell'Albo unico, cioè della parità di diritti all'interno dell'ordine, tra l'ingegnere libero professionista e gli altri.

Una terza posizione affermava che gli ordini dovessero inquadrare esclusivamente i liberi professionisti: solo questi dovessero essere elettori ed eletti nei Consigli provinciali.

Tale posizione si scindeva a sua volta in due tesi: 1) la difesa dei professionisti poteva e doveva avvenire nel sindacato (quindi rinuncia da parte dell'ordine a qualunque mansione sindacale); 2) i liberi professionisti dovevano abbandonare la posizione sindacale e agire solo tramite l'ordine.

In sostanza, due albi: l'albo degli ingegneri, onorifico, potenziale, in cui si iscrivono tutti i laureati in ingegneria; l'albo dei professionisti: in cui sono iscritti i soli liberi professionisti, e a cui è riservata la formazione del Consiglio dell'ordine.

Quarta posizione: 1) l'ordine vero e proprio non dovesse comprendere che i liberi professionisti, 2) questi avevano diritto ad un proprio organo di difesa sindacale che, oltre agli aspetti della previdenza e assistenza, questioni fiscali, ecc., impedisse che i professionisti si offrissero per un compenso minore di quello stabilito dal sindacato, quindi: "Liberi, autonomi, dinamici sindacati, che accolgano per spontanea adesione tutti quanti nella libera professione operano e lottano, per una comune e valida difesa degli interessi economici"²⁶.

Fautore di quest'ultima quarta tesi, Bordiga la sostenne con originali motivazioni (che in sintesi di seguito riassumiamo) in una approfondita

²⁶ Ing. Amadeo Bordiga, *Ordine e sindacato*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 6-7, giugno-luglio 1952. Articolo scritto a commento delle discussioni svoltesi al II congresso dei Consigli degli ordini degli ingegneri di tutta Italia tenutosi a Napoli il 27, 28, 29 settembre 1952.

relazione al II Congresso nazionale degli ingegneri liberi professionisti svoltosi a Roma nel giugno 1953.

Come per tutte le classi sociali e le categorie in cui si suddividono, la definizione degli ingegneri liberi professionisti andava ricercata in primo luogo nel rapporto economico, secondo la fonte dei proventi dai quali traggono i propri mezzi di sussistenza.

Il libero professionista da un lato si distingue dalle classi che ricavano il loro reddito da proprietà o da capitale, e dall'altro da quelle che prestano opera permanente in una azienda e che vengono remunerati in ragione del tempo di lavoro (operai, impiegati, funzionari di ditte private, di enti di ogni natura o dello Stato).

Dalla sola attività di lavoro egli trae il suo reddito, ma questo: a) non gli viene da un datore di lavoro fisso, ma da una mutevole clientela di richiedenti una data e delimitata opera; b) non è per nulla proporzionale al tempo speso nella esplicazione dell'opera o nella prestazione di attività, ma dipende dalla entità dell'opera, ogni volta diversa per qualità e quantità; c) deriva da una funzione per esplicare la quale il libero professionista non usa che mezzi autonomi (locali, materie, strumenti di lavoro) che sono in dotazione sua personale e sono a suo carico.

Sotto questo punto di vista, della libertà di collocare il prodotto della sua opera, senza alcun obbligo di prestarla in maniera permanente, la figura del libero professionista si avvicina a quella dell'artigiano o del contadino autonomo, che pure impiegano un *minimum* di capitale.

Dal punto di vista del valore del suo prodotto, che non può essere quotata per unità di tempo o numero di esemplari o per unità di misura fisica, e la cui remunerazione non può immediatamente e generalmente essere risolta in una valutazione di tipo mercantile, l'opera del libero professionista ricorda quella dell'artista:

Nessuno potrà affermare che il mercantilismo economico generale sia il traguardo non valicabile della organizzazione sociale. Siamo in sede sindacale e non si tratta di operare per l'una o l'altra ideologia in materia sociale, ma crediamo che nessuno possa augurare, da qualunque filosofia umana e politica egli parta, che sempre e ovunque sia calcolabile in moneta non solo la fisica quotidiana forza di lavoro ma anche il contributo di ricerca intellettuale e di pensiero, essendo innegabile che questo non si manifesta in modo uniforme e come una produzione proporzionale alle ore di impiego, ma a variabili intervalli e grandi tratti, conce-

de in un episodio di affermare una nuova conquista finalmente assicurata dopo innumeri sforzi ed innumeri contributi delle umane lotte passate.

Essendo il rapporto di vita economica del libero professionista il solo che oggi sfugge alle gelide quotazioni dei mercati e alla venalità quantitativa, nessuno ha il diritto di affermare che esso, anziché avanzo di passati tempi non sia il solo anticipo di una superiore forma di attività umana, e della sola che meglio assicura le condizioni di vita della più alta specie di esseri contro le innumeri asprezze e difficoltà dell'ambiente in cui vive.

La libera professione intellettuale, fece osservare Bordiga, aveva attraversato le epoche più diverse, variando relativamente poco la sua struttura e la sua funzione. Nota e apprezzata nell'antichità schiavista, nell'epoca feudale ebbe negli ordini delle professioni liberali una posizione preminente rispetto alle corporazioni di artigiani manuali, stando quasi a pari degli ordini aristocratico ed ecclesiastico quanto a prestigio sociale; viveva infine ovunque nella moderna epoca mercantile di avanzato industrialismo: "con lo sviluppo delle scienza teorica e della tecnica, non viene eliminato ma piuttosto si estende non solo in senso assoluto ma anche relativo il settore in cui la forma di prestazione della professione libera è di gran lunga la più efficiente".

Non solo nel campo dell'edilizia e dell'ingegneria civile, ma nell'ingegneria navale e meccanica, nell'estimo, nel contenzioso giudiziario in argomenti a sfondo tecnico, ecc., ove i problemi hanno sempre un profilo specifico e ogni volta diverso, si rendeva necessario e maggiormente adatto l'istituto della libera consulenza e la specifica ricerca qualitativa e originale a cui si dedica il libero professionista piuttosto che l'opera burocratica ripetitiva:

Nella società moderna quindi i professionisti liberi devono e vogliono resistere alle forze che vorrebbero ridurli nel campo o della burocrazia pubblica o della privata impresa di speculazione ("tali forme togliendo indipendenza ai pareri incoraggiano le comode *routines* e falserieghe tradizionali tagliando la strada proprio alle effettive innovazioni ed al reale progredire delle nozioni scientifiche e dei metodi pratici").

Soprattutto nella edilizia e più ampiamente in tutta la ricostruzione post-bellica del mondo e specialmente in Italia il connubio esclusivista di questi due fattori ha prodotto risultati assai sfavorevoli ed una flessione della buona tecnica e del buon rendimento come hanno dimostrato gravissimi inconvenienti in servizi

tecnicisti generali fondamentali, e ciò anche per la insufficiente responsabilità legata agli esecutori nei complessi ingranaggi burocratici e aziendali²⁷.

Accenti analoghi si ritrovano nell'intervento che Bordiga fece sull'altro tema allora dibattuto tra gli ingegneri, parallelo a quello della loro qualifica professionale e sindacale: la preparazione scolastica e intellettuale dei laureandi in ingegneria.

Al centro delle discussioni, in relazione ad una ipotesi di riforma universitaria dei corsi di laurea, era il quesito se fosse meglio una generica facoltà di dottorato, dominante fino agli ultimi decenni in Europa, oppure se fosse più opportuno suddividere le facoltà in diverse specializzazioni, poiché una impostazione "pluritecnica" avrebbe risposto meglio alle esigenze di una produzione industriale più intensa e sviluppata, come in America e anche in Russia²⁸.

Si riteneva, in questa seconda ipotesi, che la richiesta di ingegneri professionisti generici in grado di fornire consulenza su vasti campi della scienza e delle sue applicazioni sarebbe venuta meno, per far posto ad una figura tecnicamente specializzata, organicamente inserita nelle gerarchie della pubblica amministrazione o nelle organizzazioni aziendali di determinati settori produttivi.

La libera professione non era un avanzo del passato che impallidisce, affermò Bordiga, ribadendo il suo orrore per quella specializzazione "che non si vuol guastare con nessuno, che nei suoi apporti si tiene sempre a mezz'acqua...", ma "una feconda immagine dell'uomo di domani, per cui sola gioia debbano essere il sapere e il lavoro utile al consorzio sociale":

²⁷ II° Congresso Nazionale dei sindacati ingegneri liberi professionisti d'Italia, Roma 28-29 giugno 1953. *Atti e Relazioni. La relazione Bordiga. L'ingegnere libero professionista e la sua figura sociale e giuridica*, pp. 9-19. L'opuscolo, curato dallo stesso Bordiga, che era membro del Consiglio Direttivo nazionale del sindacato, fu distribuito come supplemento al n. 7-8, luglio-agosto 1953 dell'"Ingegnere libero professionista".

²⁸ Anche se, commentò Bordiga, che seguiva con passione le vicende della gara tra russi e americani per la conquista dello spazio, "proprio gli americani vanno da tempo constatando – e anche prima dei molti fallimenti tecnici nel lancio dei missili e in altri campi – che una larga preparazione generale e teorica è più probante della infinita gamma di "esperti" in campi ristretti, impotenti ad ogni critica, e perfino corretta accezione, di quanto viene bello e cucinato dai non meno ristretti campi attigui". Gli scritti di Bordiga sugli "avvenimenti" spaziali sono stati recentemente raccolti in: *Scienza e rivoluzione*, 2 vol., Torino, Quaderni Internazionalisti, 1999.

La questione della divisione del lavoro, sociale, aziendale e professionale, non è certo "cosa giudicata" nel senso di andare verso una "superdivisione" addirittura delle funzioni umane sotto quei tre profili, mai pretestata con lo sviluppo sempre maggiore delle conoscenze scientifiche e dei campi di applicazione di esse. Scuole non certo retrograde assumono che le forme della produzione si evolveranno in direzione proprio opposta, e proprio per effetto della produttività tecnica del lavoro umano materiale e mentale aumentata dalle nuove risorse, che libereranno tempo e consentiranno all'elemento attivo nella produzione l'alta soddisfazione di spaziare non solo con la sua conoscenza, ma anche con la sua attività pratica sociale, in campi diversi tra loro, anzi lontani e nemmeno confinanti; sciogliendo l'uomo anche dallo stretto legame ad una data occupazione professionale, ad un dato meccanismo aziendale, ad un ristretto ambiente sociale, vincoli a cui oggi troppo strettamente è condannato, per l'intera vita.

Non la specializzazione dell'individuo umano richiedeva la multilateralità della moderna tecnologia, ma la *specializzazione delle cose*, delle attrezzature materiali (libri, strumenti di laboratorio di ricerca, macchine operatrici) che devono essere differenziate e rese adatte a campi e compiti particolari, e tanto più brillante sarà il risultato "quanto più questi strumenti affinati cambieranno di mano e di manico nel funzionare e nell'essere consultati e manovrati":

Tale processo sarà vero ascendere del consorzio umano se l'individuo che interviene, scienziato, tecnico, montatore, operatore, lavoratore, sarà indirizzato verso la conservazione della sua *humanitas* che è facoltà di essere capace di fissare tutte le direzioni dell'orizzonte, nel cerchio del rapporto tra specie umana e natura, e non di essere acutissimo in una sola direzione con angolo minimo, e cieco in tutte le altre discoste di pochi gradi arco: il che ci darebbe generazioni non elette, ma tarde vuote ed illuse del senso della vera vita, come ai livelli della socialità e del costume già oggi pare bene di scorgere²⁹.

L'invito a guardare oltre l'orizzonte mercantile capitalistico traspare chiaro in queste considerazioni; tuttavia, nell'immediato, sembra evocare quasi una sorta di montaliana ricerca della "maglia rotta nella rete",

²⁹ Ing. a. b., *Difesa della professione e ordinamento degli studi*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 6, marzo-aprile 1958.

una fuga dal dilagante conformismo scientifico, piuttosto che il battagliero "anticulturismo" giovanile.

La rivendicazione di una completa autonomia sindacale non è cosa nuova: negli anni '20 la separazione dell'ingegnere che vive del proprio lavoro da quello che è asservito o sfrutta lavoro altrui, venne prospettata come una preparazione all'avvento di una società nuova, comunista³⁰.

Della vecchia polemica del 1912 è conservata la critica della specializzazione scientifica e del suo cristallizzarsi in settori funzionali non al vero sapere, ma alle esigenze imposte dal mercato e dalla produzione capitalistica – ciò che già allora non significava affatto un rigetto della cultura, ma la precisazione che la cultura non era né il fine di un movimento rivoluzionario né un requisito per farne parte.

Ciò di cui non vi è traccia, in questi interventi di Bordiga nel dibattito interno alla "classe" degli ingegneri professionisti, è l'aggancio delle loro istanze al movimento operaio organizzato; l'invito, baldanzosamente rivolto allora agli intellettuali e alla gioventù studentesca, a immergersi in esso, come in un bagno purificatore dalle scorie della propria

³⁰ Giuseppe Romita partecipò nel 1920 a un convegno nazionale di ingegneri svoltosi a Napoli, scrivendo sull'"Avanti!", il quotidiano del partito socialista, n. 134, 5 giugno: *Prepariamo le basi per il regime comunista. Dal congresso all'organizzazione degli ingegneri*: "Nel comma *Attività civica*, chi scrive queste righe ha sostenuto – coll'affiatamento del compagno ing. Bordiga e di qualche altro – un importantissimo ordine di idee. Sostenne che la presente crisi storica e sociale tende a risolversi in una lotta per la direzione della società tra le classi lavoratrici e le classi possidenti; e che gli ingegneri – che hanno nella produzione parte precipua – avrebbero maggiore importanza in nuovi assetti economici e che perciò essi devono porsi, nella vita sociale e civica, nel campo delle classi lavoratrici. E per la tutela di classe sostenne che gli ingegneri hanno il diritto e il dovere di difendere i loro interessi di categoria, attraverso una vera organizzazione di classe. Questa organizzazione deve escludere tutti coloro che di ingegneri hanno solamente la laurea e che sono invece uomini d'affari, di speculazione, o parassiti inutili e dannosi, per comprendere invece tutti e solamente gli ingegneri che traggono i mezzi di vita dall'esercizio professionale, dando all'organizzazione il carattere di vero sindacato di classe, colle sue sezioni, comprendenti gli ingegneri d'aziende pubbliche, di aziende private, ed i liberi professionisti, e che inoltre, l'azione di questa organizzazione deve essere ispirata a criteri puramente sindacali e mantenersi in contatto alle organizzazioni affini allo scopo di un mutuo solidale appoggio nelle rivendicazioni di classe. Questo tipo di organizzazione deve sostituire l'attuale Associazione in cui degli ingegneri si fa d'ogni erba un fascio, accomunando in un unico ente amorfo, tardo, inconcludente, accademico: sfruttati e sfruttatori, lavoratori e fannulloni, spiantati e *dandy*, *travets* e plutocrati...".

classe di origine, additando nella azione proletaria rivoluzionaria la chiave che li avrebbe liberati dalle catene della scienza capitalistica³¹.

³¹ Sulla polemica "anticulturista" del 1912-1913 si veda A. Bordiga, *Scritti 1911-1926. Dalla guerra di Libia al Congresso socialista di Ancona, 1911-1914*, Genova, Graphos, 1996 e R. Tacchinardi, *Amadeo Bordiga: intellettuali e socialismo (1912-1926)*, "Quaderni Pietro Tresso", n. 12, luglio 1998. Storicamente la polemica ebbe origine sull'indirizzo da imprimere al settimanale dei giovani socialisti italiani, "l'Avanguardia", in primo luogo contro la corrente riformista dominante nel PSI, i cui più autorevoli esponenti, da Turati a Zibordi (Tasca all'interno del movimento giovanile) premevano affinché i giovani si occupassero della loro educazione culturale, e non di "politica". Con la celebre mozione presentata al Congresso giovanile di Bologna dell'ottobre 1912, Bordiga si fece banditore di un orientamento decisamente combattivo, non soltanto "culturale", dell'organizzazione dei giovani, che avrebbe dovuto assumere immediatamente, a stretto contatto con le organizzazioni operaie, un ruolo di punta nella lotta rivoluzionaria, in senso decisamente antibloccardo, antielettoralistico, e soprattutto - si era allora nella fase culminante della guerra di Libia - antimilitarista, spronando in quella direzione lo stesso partito "adulto". Il dibattito, con l'intervento di Gaetano Salvemini, si allargò al rapporto tra socialismo e cultura, alla quale Bordiga assegnava un peso decisamente subordinato, funzionale alla militanza politica, e alla possibilità - negata da Bordiga - per gli intellettuali di svolgere un ruolo *politico* autonomo. Soggettivamente potevano certamente esservi delle nobili eccezioni, ma la dislocazione dei ceti intellettuali dipendeva, in ultima istanza, dalle alterne vicende della lotta tra le classi fondamentali e dalla capacità egemonica dei rispettivi partiti.

Negli anni '50 la schiera dei tecnici e dei professionisti, del ceto medio intellettuale in genere, era notevolmente cresciuta, e i dibattiti che abbiamo riferito stanno a testimoniare la ricerca di una loro migliore collocazione sul mercato capitalistico, mentre l'apparato scolastico subiva un indirizzo conservatore, a tutti i livelli. Quanto ai pochi "intellettuali di sinistra", l'appello a saldare le loro istanze con quelle del movimento operaio era diventato un elemento portante della strategia togliattiana, in vista di una trasformazione democratica della società italiana (Cfr. N. Ajello, *Intellettuali e PCI, 1944-1958*, Bari, Laterza, 1979). La posizione di Bordiga non era più quella del 1912, minoritaria ma interna al movimento operaio organizzato e alla testa di una "frazione" (l'organizzazione giovanile) destinata ad assumere in esso un ruolo decisivo. L'estraneità di Bordiga ai partiti della sinistra ufficiale era ormai totale e, d'altra parte, dopo le elezioni del '48 e il passaggio del PCI all'opposizione, l'ipotesi di una affermazione crescente del piccolo partito comunista internazionalista, costituito alla fine della guerra, era svanita. In tale circostanze non si vede come Bordiga potesse lanciarsi in perorazioni rivoluzionarie in ambienti professionali, come faceva negli anni '20, secondo il racconto di Romita. Ciò senza rinunciare alle sue concezioni di fondo, come si può vedere bene nell'articolo *Come abbiamo sempre posto la questione de "gli intellettuali e il marxismo"* ("Battaglia Comunista", n. 18, 1949) - scritto che in una lettera a Umberto Terracini del marzo 1969 Bordiga indicava come riassuntivo della sua posizione di attesa "cocciuta e settaria" di una prossima rivoluzione, *plurinazionale, monopartitica e monoclassista*. Entrambi i documenti si leggono in A. Bordiga, *Scritti scelti*, a cura di F. Livorsi, Milano, Feltrinelli, 1975, pp. 205-209 e 262-263.

Il "risanamento" del rione S. Giuseppe-Carità

Se nel fallimento del piano della Via Marittima non fu certo determinante il ruolo del Collegio degli ingegneri, su un'altra vicenda le prese di posizione di Milone e Bordiga ebbero un peso non trascurabile: quella del "risanamento" del rione S. Giuseppe-Carità, deliberato il 29 marzo 1951 dalla giunta Moscati e ritirato dalla stessa amministrazione pochi mesi dopo.

Le critiche dei due ingegneri, a ben vedere, non erano nella loro impostazione molto diverse da quelle rivolte al piano di ricostruzione della Via Marittima: stavolta mancò agli avversari l'argomento che esse fossero dettate da interessi privati (l'A.D.E.C.VI.MAR. non vi entrava per nulla). Inoltre, nonostante il sindaco Moscati in persona, di fronte alle preoccupazioni che il progetto aveva suscitato tra gli abitanti del quartiere, si fosse affrettato a dare assicurazioni ai proprietari e agli inquilini, ai commercianti della zona che i loro interessi sarebbero stati tutelati³², non tutte le forze politiche cittadine furono disposte a sostenere un progetto disastroso che lo stesso "Giornale d'Italia" mutuando il linguaggio di Bordiga, definì senza esitazioni un ignobile "carrozzone".

Con la legge del 15 agosto 1925, n. 1636, che istituiva l'Alto Commissariato per la città e provincia di Napoli furono riportati in auge i due famosi articoli 12 e 13 della legge per il Risanamento di Napoli, n. 2892, del 15 gennaio 1885, che fissavano la valutazione dell'esproprio alla media del valore commerciale e del valore catastale degli immobili.

Richiamandosi a detti articoli, un decreto dell'Alto Commissario, datato 26 dicembre 1930, approvò un nuovo piano regolatore del rione Carità, estendendolo ad una zona più ampia, compresa tra Via Roma, Via

³² *I lavori nel rione San Giuseppe-Carità. Il Sindaco spiega i criteri ai quali si ispira la sistemazione*, "Il Mattino", n. 117, 27 aprile 1951.

Monteoliveto, Via Medina, Piazza Municipio e Via San Giacomo³³. Il piano ebbe parziale attuazione: furono allora costruiti il palazzo delle Finanze, quello delle Poste, della Provincia, dell'Istituto Nazionale Assicurazioni, e fu eseguito il prolungamento della Via Sanfelice fino a Toledo, intitolato al maresciallo Diaz³⁴.

In seguito, nel 1937, in vista della costruzione del palazzo della Banca d'Italia, il progettista dell'opera, l'ing. Guido Milone, allora presidente della Società del Risanamento, valutò l'opportunità di rivedere tutta la parte viaria del piano del rione Carità, allo scopo di armonizzare il complesso delle opere eseguite e di quelle in progetto con il piano regolatore generale della città, il cui studio si era appena concluso.

Fu allora studiata dall'ing. Milone una nuova variante che prevedeva, senza modificare il progetto comunale, l'allargamento di Via S. Giacomo, con l'abbattimento di tutti i fabbricati prospicienti su detta via dal lato di settentrione.

La trasformazione sarebbe risultata così economicamente più vantaggiosa, in quanto avrebbe consentito una maggiore altezza degli edifici, e inoltre, avendo il piano regolatore previsto l'allargamento di Via Taverna Penta, in prosieguo di Via S. Giacomo, oltre Via Roma, la soluzione avrebbe costituito una importante comunicazione tra oriente e occidentale.

³³ Il progetto originario di bonifica del rione Carità risaliva al 1908, quando fu studiato il risanamento della zona Corsea-San Giuseppe, che aveva ottenuto un importante contributo statale (Convenzione tra il Governo e il Comune di Napoli per l'opera di risanamento, R. D., 14 giugno 1908, n. 351), ma la cui esecuzione, in seguito alle opposizioni promosse dagli abitanti della zona, fu rinviata. La bonifica del rione Carità fu poi dichiarata opera di pubblica utilità con legge del 12 luglio 1912, n. 783. Un regio decreto del 19 giugno 1913, n. 755, approvò il piano tecnico di risanamento.

³⁴ Allo scopo di favorire la costruzione dei nuovi edifici nel rione S. Giuseppe-Carità e in attesa dell'entrata in vigore del nuovo regolamento edilizio, una deliberazione comunale del 18 gennaio 1934 modificò le norme del vigente regolamento edilizio del 1892 consentendo 1) una altezza massima di m. 32 per gli edifici prospicienti le strade di larghezza superiore a m. 25; 2) un'altezza media massima di m. 27 per le nuove costruzioni del rione lungo Via Roma; e fissando a m. 4,00 l'altezza minima dei piani, ad eccezione di quelli ammezzati e degli ultimi. Cfr. *L'architettura a Napoli tra le due guerre*, a cura di C. De Seta, Napoli, Electa, 1999, in particolare il saggio di P. Cislighi: *La città fascista. Il Rione Carità e la Mostra triennale delle Terre Italiane d'Oltremare*, pp.115-121.

Con delibera podestarile 20 ottobre 1938, n. 2826, venne approvata la variante Milone, che prevedeva l'allargamento di Via San Giacomo a 18 metri. In tale delibera è detto esplicitamente che il progetto approvato sostituiva il precedente del 26 dicembre 1930 e già variato il 17 agosto 1934. La delibera venne ratificata dalla Giunta provinciale amministrativa il 10 gennaio 1939 e trasmessa con parere favorevole all'autorità centrale.

Poiché però il progetto municipale aveva ormai percorso tutti gli stadi prescritti per l'approvazione e la successiva variante approvata dal Comune non alterava la consistenza degli immobili da espropriare, ad evitare che l'attuazione del piano subisse ritardi, le autorità centrali, d'accordo con quelle locali, decisero di inserire nel regio decreto 1° dicembre 1938, n. 1881, che approvava in via ufficiale la variante del 23 febbraio 1937, la raccomandazione esplicita di apportare *in fase di esecuzione* dell'opera pubblica le innovazioni del progetto già approvato dal Comune.

A tutto il 1938 il piano, che fu sospeso al sopraggiungere degli eventi bellici, era stato attuato nella sola zona tra Piazza Municipio e Via A. Diaz.

A richiamare nel '51 questi precedenti amministrativi e legislativi fu lo stesso Milone, di fronte alla volontà del Comune di attuare il piano di risanamento senza l'allargamento della Via S. Giacomo³⁵.

Era del tutto assurdo considerare come ultima versione da eseguire non quella deliberata il 20 ottobre 1938 dal Comune ma quella deliberata precedentemente, e cioè il 23 febbraio 1937, in quanto il decreto regio era posteriore alla seconda deliberazione, e della variante in questione il Comune aveva già fatto uso con pieno effetto giuridico.

Per tornare indietro il Comune avrebbe dovuto prendere una controdelibera e correderla di tutte le approvazioni.

³⁵ Cfr. G. Milone, *Il punto di vista dei tecnici in merito alla dibattuta questione*, "Il Giornale d'Italia", 28 aprile 1951 e *Evitare un errore ai danni della città*, 22 maggio 1951 dello stesso giornale. Secondo l'assessore Labriola, la variante al piano di bonifica adottata dal Comune il 20 ottobre 1938 non era mai stata approvata dal ministero dei Lavori Pubblici, e quindi era come inesistente sotto il profilo giuridico. Analoga interpretazione ebbe una ulteriore proposta di variante, tendente solo ad allargare Via San Giacomo, che fu inoltrata il 10 agosto 1940, cfr. *Come l'Amministrazione comunale giustifica la concessione a trattativa privata*, "Il Giornale d'Italia", n. 117, 18 maggio 1951.

L'idea di demolire tutti i fabbricati di Via San Giacomo per ricostruirne altri di maggiore altezza senza allargare la detta strada, sarebbe stato un madornale errore ai danni di Napoli.

Allora, nel 1937-38, ricordò Guido Milone, erano in fase di costruzione i quartieri di ampliamento del rione occidentale, a Fuorigrotta, all'Arenella, per fronteggiare le ben note condizioni di vetustà e insalubrità del patrimonio edilizio cittadino, di eccessivo addensamento della popolazione, ecc.

Se era giusto e opportuno riprendere ora il progetto, sui suoli liberi per effetto delle distruzioni belliche e delle demolizioni già avvenute, non era certo possibile effettuare espropriazioni e sfratti in un periodo come l'attuale, in cui era quanto mai acuta la mancanza di abitazioni e di locali ad uso commerciale e artigianale³⁶.

Con ciò non si intendeva dire che una ben studiata coordinazione dei programmi edilizi non avrebbe potuto includere una sistemazione a non lunga scadenza di quella zona, che non poteva rimanere certo nelle condizioni in cui si trovava.

Andava però sfatato un pregiudizio: poiché la città aveva un gran bisogno di rinnovamento e di bonifica, la sostituzione di vecchi fabbricati con nuovi, dovunque e comunque avesse avuto luogo, e qualunque fosse la congiuntura economica che si attraversava, rappresentava indiscutibilmente un passo avanti.

Teoria disinvoltamente prospettata da coloro che da tali trasformazioni traevano vantaggio, con la pretesa di aggiungere a profitti milionari la benemerenzia di aver rinnovata e risanata la città (indimenticabile lo sguardo dell'ing. Nottola del film di Rosi, che fa vedere all'imbarazzato uomo politico che nei suoi appartamenti nuovi di zecca (costruiti di frodo) tutto funzionava, dall'interruttore della luce al rubinetto dell'acqua). Quasi si trattasse di una battaglia tra la modernizzazione e le meschine resistenze dei proprietari sacrificati, insinuando che ogni critica, anche

³⁶ G. Milone, *Il punto di vista dei tecnici in merito alla dibattuta questione*, cit.

tecnicamente fondata, fosse comunque ispirata dai privati che il rinnovamento edilizio avrebbe danneggiato³⁷.

Da un punto di vista urbanistico, o meglio, dal punto di vista degli interessi generali della popolazione, il problema si presentava sotto altra luce.

Un singolo piano edilizio andava vagliato non soltanto nel suo ambito circoscritto, ma in relazione al complesso di tutta la situazione cittadina: quali effetti avrebbe comportato col suo tracciato viario alla circolazione generale? Quali variazioni nella dotazione di case ed altri locali per la popolazione e le sue attività? Con quali impegni di spesa ad esso si provvedeva e quali le prospettive di concatenamento organico con gli interventi successivi? La risposta non era sempre la stessa, se tutte queste problematiche venivano seriamente impostate. Non in ogni tempo ed in ogni luogo un'opera di sventramento e di riedificazione risultava vantaggiosa, sia perché si poteva impiegare la stessa spesa altrove, con risultato più utile e razionale, sia perché, e gli esempi non mancavano, a intervento concluso la situazione generale risultava peggiorata. A Napoli, in quel periodo, e per un tempo che gli errori grossolani commessi avevano certamente prolungato rispetto al minimo prevedibile all'indomani della guerra, in molti casi la eliminazione di un complesso di case modeste e anche difettose per far luogo ad edifici di lusso poteva risultare sconsigliabile e risultare saggio il rinvio.

Nel loro "contributo" alla ricostruzione della città, ricordarono Milone e Bordiga, la bonifica attuata con lo sventramento e la sostituzione avrebbe dovuto avere per forza di cose e almeno per un decennio una parte secondaria. A tale dolorosa conclusione avevano condotto – come abbiamo visto – calcoli obiettivi, fondati sugli incrementi di popolazione, sulle cifre relative ai vani edilizi esistenti e sulle previsioni di spesa. L'obiettivo era costruire 32 mila vani ogni anno di cui 16.650 per abita-

³⁷ "Il contrasto vero sorge tra la serietà, la correttezza, lo studio per un processo di sviluppo meno tragico della povera Napoli da una parte; e dall'altra l'impaziente pressione di un desiderio di alti profitti che non corrispondono nemmeno al rischio dell'investimento di forti capitali. La finanza, infatti viene ottenuta proprio con l'esibire – come titolo di credito – pubbliche deliberazioni di concessioni adottate senza adeguata ponderazione e senza la visione effettiva degli interessi della città", A. Bordiga-G. Milone, *Il giudizio di due tecnici sul piano di bonifica del quartiere*, "Il Giornale d'Italia", n.114, 15 maggio 1951.

zioni (per una buona metà di tipo popolare), riducendo la quota di demolizioni annua a 5.400 vani per degrado e a soli 900 per bonifica, disponendo di un finanziamento di 13 miliardi annui. Si voleva bonificare di più? Allora occorreva disporre di maggiori finanziamenti, mantenendo le varie voci di spesa tra loro collegate e coerenti.

La zona in questione copriva appena uno dei 225 ettari di edilizia malsana della città; tutto quanto restava da fare nel rione Carità, per metà già sventrato, non copriva più di 4 ettari.

Sull'area da risanare, densamente abitata, si sarebbero dovuti demolire, oltre a negozi, botteghe ed altri locali, circa 1.200 vani abitati da circa 600-700 famiglie, pari a circa 2.950 persone, distribuibili nel seguente modo: a) *abitazioni popolari*: vani 500, 1.500 abitanti; b) *abitazioni economiche*: vani 300, 750 abitanti; c) *abitazioni medie*: vani 200, 400 abitanti; d) *abitazioni agiate*: vani 200, 300 abitanti.

Poiché si mirava a una trasformazione di alta qualità, sui 6.130 metri quadrati edificati dei nuovi lotti, avrebbero potuto trovare sede 2.100 vani, non più di 1.000 però per abitazioni, data la richiesta e l'appetibilità, in quella zona centrale, di negozi, uffici, e simili.

Questi nuovi vani sarebbero stati smistati fra categorie sociali più alte, e con un addensamento più civile, presumibilmente: a) 200 vani medi, per 300 abitanti; b) 300 vani agiati, per 400 abitanti; c) 500 vani signorili, 600 abitanti. Si poteva dunque calcolare una diminuzione di ricettività, per tutto il rione, di circa 1.650 unità.

La cosa però era molto più grave, sottolinearono Milone e Bordiga, in quanto mentre gli abitatori di categorie signorili sarebbero aumentati di 600 unità e quelli di categoria agiata di 100 unità, con la drastica diminuzione di vani per le classi più umili, 2.350 vecchi abitatori (100 delle abitazioni medie, 750 di quelle economiche e 1.500 di quelle popolari) sarebbero stati costretti a trasferirsi altrove.

Ciò avrebbe innalzato il fabbisogno già imponente di vani di tipo modesto, da costruire *ex novo*, per un totale calcolabile in 1.630 nuovi vani (10% sul programma annuale)³⁸.

³⁸ La spesa per tali nuove costruzioni sarebbe stata dell'ordine di circa 700 milioni sui quali bisognava avere quasi 500 milioni di contributo a fondo perduto, e aggiungere le altre spese e i

La prevedibile risposta che si sarebbero costruiti in periferia i vani necessari era priva di credibilità. Anzitutto non vi era traccia di un simile impegno né da parte del Comune né da parte dei "concessionari" (che al massimo avrebbero liquidato con offerte in denaro lo "scoglio" di coloro che dovevano sgombrare). In secondo luogo, si era ben lontani da un programma sociale di almeno 10 mila vani annui per le categorie più basse.

Vi era poi l'altro aspetto del problema: quello dei luoghi di lavoro e commercio. Trasportate in periferia le famiglie più povere, quale occupazione avrebbero trovato? Con quale reddito avrebbero potuto vivere e pagare la nuova casa?

Ancora. Costruendo 700 vani *signorili* nel rione Carità, si sarebbe raggiunta la quota annua prevista per tutta la città per questa classe di abitazioni, non lontana dalla saturazione. Con la conseguenza che, se non si fosse ottenuto il finanziamento di 130 miliardi per un piano decennale, sarebbe cresciuta la richiesta di case a basso costo ed il numero dei senz'altro, che in gran parte, come già in passato, sarebbero andati a rigonfiare vecchi quartieri anche più disastriati³⁹.

La casa sarebbe divenuta così meno costosa per i ricchi e più cara per le classi povere e medie, e avrebbe comportato, oltre alla crescita della tensione demografica, una crisi economica del settore:

La stessa industria edilizia, spintasi su falsa strada, per la suggestione di rapporti economici precari sorti dalla emergenza e dalla legislazione improvvida, dopo una brava serie di "carrozzoni" andrà verso la peggiore crisi.

Da tutto ciò sorgeva con evidenza, ancora una volta, l'imperativo di costruire in ampliamento, sospendendo le demolizioni nel centro della città.

Non meno incisive e articolate furono le critiche dei due ingegneri al dispositivo giuridico delle delibere di concessione alle imprese private,

contributi per i locali ad uso diverso di abitazioni e per le opere stradali e generali, raggiungendo quindi il miliardo.

³⁹ Come, aveva raccontato Matilde Serao in: *Il ventre di Napoli*, parte II, *Il paravento*, era avvenuto col Risanamento e il taglio del "Rettifilo".

che l'Amministrazione comunale, di fronte alle opposizioni presentate contro il progetto di risanamento, riconfermò in una relazione al prefetto, ampiamente diffusa dalla stampa⁴⁰.

A smentire le accuse che le concessioni avrebbero procurato alle imprese appaltatrici utili enormi, scese ancora una volta in campo l'assessore Labriola che, attirandosi l'ironia di molti commentatori, ebbe l'ingenuità di scrivere: "non un lucro ma *una sicura perdita* il Comune riversa sul concessionario con i provvedimenti in discussione"⁴¹.

Se fosse stato vero che il tipo di concessione adottato avrebbe potuto condurre alla rovina l'impresa appaltatrice, arricchendo indebitamente il Comune – rilevò Bordiga – vi sarebbe stato un motivo di nullità in forza del codice civile, oltre all'eventualità di strascichi giudiziari e quindi di arresto dell'opera:

Neanche l'ultimo dei napoletani, qui ove nessuno è gonzo, crederà che si sono "trovati i soldi" per aver trovato qualcuno che ce li rimette. È chiaro che le private imprese che, con l'attuale meccanismo, intervengono, hanno diritto al loro utile, anzi il meccanismo deve essere chiaramente remunerativo, perché i pubblici impegni siano legali, nella giusta misura delle aree.

In realtà erano ben altri i motivi che rendevano nulle le delibere di concessione che, a tutto vantaggio delle imprese concessionarie, nella loro costruzione e nelle clausole mancavano di ogni equilibrio giuridico e contrattuale⁴².

Anzitutto, adottando il criterio della licitazione privata si era scavalcato il principio che non era lecito deliberare concessioni a privati senza gare tendenti a ricavare il massimo beneficio per il pubblico ente. Non era poi ammissibile indire gare di appalto senza aver prima invitato i proprietari attuali ad ottenere, consorziati, la ricostruzione secondo il progetto.

⁴⁰ *Le controdeduzioni al Prefetto che saranno sottoposte all'approvazione del Consiglio*, "Il Giornale d'Italia", n. 117, 18 maggio 1951.

⁴¹ *Consuntivo della dibattuta questione alla vigilia della seduta in Castelnuovo. Nuova lettera dell'assessore ai LL. PP. Lucio Labriola*, "Il Giornale d'Italia", n. 120, 22 maggio 1951.

⁴² Cfr. G. Milone-A. Bordiga, *I rilievi di due noti urbanisti alla tesi sostenuta dal Comune*, "Il Giornale d'Italia", n. 119, 20 maggio 1951.

La tesi dell'Amministrazione era che, siccome si trattava di un piano la cui approvazione risaliva al 1913, si dovesse adottare, per la sua esecuzione, la prassi delle leggi del tempo, non tenendo in alcuna considerazione la legge urbanistica del 1942 e quella di approvazione del piano regolatore della città del 1939.

Ora, la legge del '42 lasciava validi per dieci anni i piani regolatori approvati prima della legge stessa, questo però per quanto riguardava il tracciato del piano e le approvazioni di cui, a suo tempo, era munito, mentre la prassi esecutiva per gli sviluppi non ancora iniziati (piani particolareggiati, espropri, ecc.) andava attuata proprio secondo le modalità prescritte dalla legge urbanistica, che aveva una portata nazionale e generale.

Quanto agli espropri sarebbero stati fatti in base alla legge 25 giugno 1885, n. 2359 per pubblica utilità.

Era del tutto assurdo applicare i criteri di stima di quella legge, il cui compito si era esaurito con la bonifica operata dalla Società del Risana-mento; in ogni caso il vantaggio di pagare quasi a metà del valore i vecchi immobili sarebbe dovuto andare al Comune, a compenso della spesa per l'opera pubblica, e non ai concessionari che avrebbero realizzato in tal modo un guadagno pressoché uguale al costo di costruzione.

Vi era, su questo punto vitale, una discrepanza tra la relazione e la delibera: questa diceva che la espropriazione sarebbe stata fatta dal Comune, ma per conto della società concessionaria, e le spese di espropriazione, liquidazione e giudizi sarebbero andate a carico della stessa. La relazione affermava invece che era il Comune che espropriava, intestandosi al catasto e alle ipoteche gli antichi suoli privati.

Come sarebbe avvenuto poi il passaggio di tali suoli in piena proprietà al concessionario, il quale, stando ai termini della delibera, era investito solo della proprietà dell'area risultante dalle antiche strade, acquisite dal Comune?

Del tutto errata (oltre che assente in giurisprudenza) era la presentazione di tale rapporto contenuto nelle delibere nella forma di *permuta fra aree stradali*, che non solo mascherava le due vere partite oggetto della transazione: il valore di esproprio dei vecchi edifici e quello dei nuovi suoli, ma creava perfino uno squilibrio tra comparto e comparto.

Secondo la relazione comunale, i concessionari avrebbero depositato per l'esproprio la somma di L. 345 milioni. Ma lo stesso Comune riteneva

che tale somma non sarebbe bastata a tacitare i vecchi proprietari, e si sarebbe avvicinata al miliardo. Con tale cifra e le altre previste nella delibera, si assumeva che i concessionari avrebbero sborsato 1.194 milioni per divenire proprietari di 7.100 mq. di nuovi suoli, pagati dunque mediamente 170 mila a metro quadro⁴³. Qui le cifre fornite dal Comune non quadravano: non si capiva come l'espropriazione di soli 6.496 metri quadrati di vecchi fabbricati potesse dar luogo a suoli edificabili di mq. 7.100.

Inoltre i concessionari, rimborsando al Comune il prezzo delle espropriazioni, sarebbero venuti a disporre di suoli eccedenti le lottizzazioni delle aree, che sarebbero state permutate col Comune, in base al rapporto: mq. 1 di proprietà del Comune, quale suolo edificatorio contro mq. 3,5 da cedersi al Comune per destinazione stradale.

I concessionari erano dunque obbligati ad acquistare le strade sde-manializzate al prezzo di 100.000 a metro quadro (aree che sarebbero state incorporate nei nuovi edifici) e in compenso erano tenuti a cedere al Comune suoli espropriati con la spesa di L. 170.000 a mq. per il solo importo di L. 28.500 (100.000:3.5).

Tale rapporto di 3,5 non era una costante numerica, bensì una variabile con escursioni tra valori diversissimi, e Bordiga dimostrò che la sua applicazione indifferenziata a tutte le quattro lottizzazioni provocava una stridente sperequazione tra concessionario e concessionario⁴⁴.

⁴³ Oltre all'indennità di esproprio, sui concessionari gravava un maggiore onere (L. 31.995.000) sia sull'area comunale in vendita, che sulle superfici provenienti dalle espropriazioni e racchiuse nei lotti edificatori. Erano a loro carico la demolizione degli edifici, e un contributo di miglioria per i nuovi edifici. "Altro rilevante onere per i concessionari – diceva ottimisticamente la Relazione comunale – consiste nel provvedere con mezzi propri alla sistemazione, altrove, degli attuali occupatori, per cui andranno incontro a spese assai rilevanti, o per indennizzare gli inquilini uscenti o per dar loro altra sistemazione confacente alle loro necessità".

⁴⁴ "Il rapporto tra i valori di queste aree che si assumono "permutate" è stabilito in una cifra fissa per tutte le convenzioni. Ora, checché si opini sui valori meritevoli dei beni in gioco, tale rapporto non è fisso, ma mutevolissimo, e in modo arbitrario e puramente casuale da lotto a lotto. Non intendiamo dire solo che quei due valori e quel rapporto sono influenzati dal maggiore o minore pregio dei fabbricati antichi, dalla maggiore o minore appetibilità dei nuovi lotti di suolo per ampiezza di vie e ubicazione, ma che, di più, sono influenzati, con oscillazioni in tutti i sensi, dal variare dell'area di edifici antichi e di quella del lotto nuovo, che dipendono dalle mille diversità del tracciato e dall'aggruppamento dei "comparti" formati di fatto e che si battezzano col nome strano di "permutate di suoli", A. Bordiga, *I rapporti tra imprese e Comune nei relativi atti di concessione*, "Il Giornale d'Italia", n. 124, 26 maggio 1951.

A fronte di tutto ciò il Comune, calcolava una entrata netta complessiva di 220 milioni di lire, con cui avrebbe coperto la spesa per la nuova rete stradale e relativi sottoservizi, prevista per circa 180 milioni, con un disavanzo quindi di 40.000.000.

Ben magra cosa rispetto ai profitti che dall'operazione avrebbero ricavato i privati.

La polemica non fu inutile, lasciando il segno su almeno tre aspetti, come riferiva il "Giornale d'Italia":

- 1) La necessità di risolvere i problemi del traffico nel nuovo rione attraverso l'indispensabile allargamento di via San Giacomo;
- 2) l'opportunità di meglio tutelare gli interessi dell'amministrazione e quindi della città, mediante l'adozione di un piano economico più soddisfacente;
- 3) il dovere di difendere gli inquilini attualmente alloggiati nelle abitazioni destinate ad essere abbattute, esigendo da parte degli eventuali nuovi concessionari l'impegno preciso che essi saranno sistemati in altri fabbricati⁴⁵.

A fine maggio, la commissione consiliare incaricata di riesaminare le deliberazioni relative al completamento della bonifica del rione Carità propose al Consiglio comunale la revoca delle concessioni già adottate e la riapertura di una pubblica gara aperta a tutte le imprese che intendessero concorrervi per l'assegnazione dei vari lotti in cui era diviso il piano.

La legislazione italiana per la ricostruzione e il Mezzogiorno

Durante una sua visita a Napoli, il ministro ai LL. PP. Aldisio aveva dichiarato che nel Mezzogiorno e in Campania, e nella città di Napoli, le

⁴⁵ *La Commissione consiliare propone la revoca delle concessione a trattativa privata*, "Il Giornale d'Italia", n. 126, 29 maggio 1951.

domande per accedere alle sovvenzioni statali erano state complessivamente inferiori agli stanziamenti previsti dalle apposite leggi, mentre nelle provincie settentrionali, usufruendo delle stesse facilitazioni, erano stati conseguiti importanti risultati⁴⁶.

La ragione – replicò Milone in una intervista apparsa il giorno dopo sul medesimo quotidiano⁴⁷ – andava ricercata in primo luogo nell'indirizzo errato impresso alla ricostruzione cittadina che, coi progetti della Via Marittima e di un nuovo piano regolatore, ne aveva di fatto inibita la ripresa.

Le cause del fenomeno sottolineato dal ministro (vero solo in parte) erano tuttavia più complesse, e al riguardo Milone e Bordiga scrissero ben 5 articoli per il "Giornale d'Italia", passando in rassegna le principali leggi adottate nel dopoguerra per porle in rapporto alle particolari condizioni delle regioni meridionali, non solo dal punto di vista della entità quantitativa dei danni e delle deficienze della ricostruzione edilizia, ma anche da quello dell'economia e delle caratteristiche specifiche della proprietà immobiliare.

Le prime misure legislative avevano giustamente mirato a rimettere in funzione la dotazione edilizia danneggiata, dando la precedenza alla riparazione degli edifici sinistrati che, con poca spesa e in poco tempo, avrebbero potuto essere riparati e abitati, anziché provvedere alla ricostruzione degli edifici crollati (decreto legge luogotenenziale 9 giugno 1945: *Disposizioni per il ricovero dei rimasti senza tetto in seguito ad eventi bellici*)⁴⁸.

Come per altre leggi di emergenza (terremoti, alluvioni, ecc.) fu adottata una doppia forma di finanziamento: il contributo diretto dello Stato in unica soluzione e a fondo perduto, ed il mutuo a particolari condizioni di favore e con contributo rateale sulle quote di ammortamento. Per comprensibili ragioni di riduzione dell'onere, lo Stato si ad-

⁴⁶ *Dichiarazioni dell'on. Aldisio. L'iniziativa privata e la ricostruzione edilizia*, "Il Mattino", n. 149, 30 maggio 1951.

⁴⁷ *L'intervista Aldisio. Rimproveri a Napoli che non sono meritati*, "Il Mattino", n. 150, 31 maggio 1951.

⁴⁸ Sia per le prime misure adottate dal governo che per le successive leggi Fanfani, Tupini, ecc. cfr. A. Belli, *Potere e territorio*, cit., in particolare, pp. 31-36, 73-85, 98-150.

dossò il contributo *una tantum* per i piccoli importi, prescrivendo il mutuo per le grosse somme, in modo da ripartire il suo impegno in successivi esercizi.

In quella prima fase non si ebbero quasi richieste di mutui (anche per la complessità delle procedure), mentre si beneficiò largamente del contributo diretto del 50% per un importo massimo di L. 300.000, a cui fu aggiunto un "premio di acceleramento" del 10%.

Un successivo decreto legge (10 aprile 1947, n. 261: *Disposizioni per l'alloggio dei rimasti senza tetto*), pur mantenendo le stesse modalità di erogazione dei fondi, ne aumentò l'entità in percentuale inversamente proporzionale al reddito del richiedente, dal 10% al 75%, e con il premio di acceleramento il contributo poteva salire dal 20 all'85%.

Erano state queste disposizioni, o meglio il loro utilizzo distorto, a foraggiare le imprese "senza proprietà" di cui abbiamo parlato.

Per le grandi riparazioni o le ricostruzioni, il meccanismo dei mutui ai quali era inevitabile fare ricorso restò il medesimo, risultando ugualmente poco operante.

Si cercò di fare un passo avanti promulgando la legge 29 dicembre 1948, n. 1313, che demandava le operazioni di finanziamento mediante mutuo non più agli ordinari istituti di credito, ma ad un apposito ente, la seconda Giunta del Comitato Amministrativo di Soccorso ai senza tetto (C.A.S.A.S.), senza però indicare chiaramente le fonti di finanziamento che avrebbero consentito a tale Ente di operare su vasta scala.

A ciò provvide la legge 25 giugno 1949 n. 409: *Norme per agevolare la ricostruzione delle abitazioni distrutte dagli eventi bellici e per l'attuazione dei piani di ricostruzione* (legge Tupini), integrando e riordinando tutta la materia relativa alla ricostruzione delle abitazioni distrutte dagli eventi bellici⁴⁹.

Esaminate le varie leggi tendenti a favorire la riparazione e ricostruzione di edifici colpiti dalla guerra, un secondo articolo accennò a quelle che tendevano a favorire le nuove costruzioni edilizie in generale:

⁴⁹ G. Milone-A. Bordiga, *L'attuale legislazione non corrisponde alle particolari esigenze della città*, "Il Giornale d'Italia", n. 147, 22 giugno 1951.

– La legge "Fanfani", varata il 28 febbraio '49, n. 43, che abbiamo già illustrato, tendente ad agevolare la costruzione di case per i lavoratori, che per il suo meccanismo (risparmio forzoso per i lavoratori e contributi a carico dei datori di lavoro) era soprattutto adatta alle zone di avanzato sviluppo industriale;

– La legge "Tupini", 2 luglio 1949, n. 408: *Disposizioni per l'incremento delle costruzioni pubbliche* (parallela alla 409 relativa al danno bellico), che mirava all'edilizia popolare ed economica e favoriva le cooperative edilizie soprattutto impiegate, in continuità con le vecchie leggi italiane sull'edilizia economica. Essa aveva avuto ampia utilizzazione soprattutto a Roma e periferia, prevalentemente per impiegati statali, e in misura minore attraverso gli Istituti per le Case Popolari delle varie città;

– Infine la legge "Aldisio", 10 agosto 1950, per l'incremento di case di tipo economico, che aveva stanziato 25 miliardi per mutui agevolati per le nuove costruzioni: i mutui raggiungevano i tre quarti della spesa, duravano 35 anni, e non dovevano gravare più del 4 per cento annuo⁵⁰.

Di regola, il volume delle domande superava di gran lunga le disponibilità di bilancio; mentre l'"utilizzo" dei fondi delle concessioni approvate e dei versamenti agli aventi diritto risultava inferiore agli stanziamenti previsti⁵¹.

⁵⁰ Sulla politica del credito edilizio nel periodo della ricostruzione, cfr. L.Bortolotti, *op. cit.*, pp. 262-268.

⁵¹ Bordiga elaborò uno specchietto per mostrare il rapporto tra "stanziamento" e "utilizzo" negli esercizi 1949-1950 e 1950-1951, ricavato da una relazione della Società Generale Immobiliare, che fu stravolto nell'articolo pubblicato dal "Giornale d'Italia", n. 152, 28 giugno 1951: *L'inchiesta sulla ricostruzione edilizia. Realizzazioni ed esigenze della città nel quadro delle assegnazioni finanziarie concesse dal Governo*. In A.F.A.B.F./"Collegio degli ingegneri 1950-1951", è conservata la minuta dattiloscritta di tale articolo col titolo: *La ricostruzione edilizia. Stanziamento, richiesta e concessione degli aiuti statali*, con le cifre e le date dello specchietto in bianco, e una breve missiva, senza indicazione del destinatario: "Urge molto. Napoli, 28 giugno 1951. Penso avrai già provveduto per direttissima alla rettifica della insalata fatta dallo specchietto SOGENE. I miliardi sono divenuti milioni e si è capovolta la dimostrazione che l'utilizzo è minore dello stanziamento [...]". La rettifica apparve sul n. 154, 30 giugno 1951 del "Giornale d'Italia": "*Legge Fanfani*: eserc. 1950-1951: stanziamento 137 miliardi 640 milioni – utilizzo 95 miliardi 772 milioni; *Legge Tupini*: eserc. 1950-1951: stanziamento 122 miliardi – utilizzo 64 miliardi e 500 milioni; *Legge Aldisio*: eserc. 1950-1951: stanziamento 25 miliardi. In totale: stanziamento 284 miliardi 640 milioni – utilizzo 160 miliardi 272 milioni. In gene-

D'altra parte la normale produzione annua di nuove abitazioni, indipendentemente dal danno bellico, per far fronte all'incremento di popolazione, al degrado e a un moderatissimo disaffollamento dei centri più congestionati – che avrebbe dovuto raggiungere un minimo di 400 mila vani di *abitazione* – rimaneva ben lontana da tale obiettivo.

Sicché l'espressione usata per Napoli, che non avrebbe saputo cogliere i "frutti che attendono di essere spiccati dal ramo", non appariva rispondente alla realtà.

Tornando alla ricostruzione degli edifici distrutti dalla guerra, il ministro dei LL. PP. nella sua intervista al "Mattino", aveva dato le cifre seguenti, a proposito delle operazioni della seconda Giunta del CASAS: totale 20,6 miliardi, di cui 14,6 come mutui, e 6 come sconti di contributi rateali dello Stato.

La distribuzione per regioni di tali sovvenzioni, predeterminata in base alle statistiche della popolazione e delle distruzioni, risultava assai sfavorevole a quelle del Sud, sebbene fossero state tra le più danneggiate⁵².

La Campania aveva avuto pochissimo, la metà forse della media nazionale, quando il danno era stato almeno doppio della media.

Colpa della inveterata "diffidenza" verso lo Stato dei napoletani?

Stando a quanto dichiarato dal Genio Civile di Napoli, in una indagine svolta dal Sindacato Ingegneri Liberi Professionisti di Napoli, a fronte di una prima assegnazione di un miliardo e cento milioni per tutta la Campania, erano state inoltrate richieste per dieci miliardi.

Il vero motivo per cui i provvedimenti legislativi non avevano trovato rispondenza nell'edilizia partenopea e in quella delle altre città del Mezzogiorno, non era dovuto alla trascuratezza dei meridionali nell'avanzare richieste, ma a difficoltà oggettive che si frapponavano all'accoglimento di queste.

rale, l'entità dei residui passivi rispetto agli stanziamenti è un indice della qualità dei piani, della loro intrinseca capacità di essere attuati e, in second'ordine, della efficienza degli organismi burocratici a cui compete la loro attuazione.

⁵² Alle cifre fornite dal Ministro, Bordiga affiancò tra parentesi la popolazione regionale: Emilia-Romagna: miliardi 4 (ab. 3,7 milioni) – Lazio: miliardi 3 (ab. 2,9 milioni) – Liguria: miliardi 1 (ab. 1,6 milioni) – Toscana: miliardi 2 (ab. 3,2 milioni) – Marche: miliardi 1,5 (ab. 1,4 milioni) – Campania: miliardi 1,5 (ab. 4 milioni) – Puglia, Lucania, Sicilia: 1 miliardo (ab. almeno 7 milioni).

Le leggi nazionali concernenti l'edilizia, rigorosamente uguali per clausole e stanziamenti per tutto il paese, conseguivano risultati ben diversi a seconda del grado di sviluppo economico delle varie regioni. In rapporto alla popolazione, scendendo dal Nord al Sud, diminuiva la consistenza delle proprietà immobiliari urbane e cresceva il numero dei piccoli proprietari.

Diverso effetto avevano le bombe se cadevano sul grande proprietario immobiliare, in genere titolare di altre attività economiche, o che anche solo per la consistenza del patrimonio aveva un più facile accesso al credito, oppure sul piccolo proprietario di un appartamento. In quest'ultimo caso il meccanismo del mutuo era praticamente inoperante ai fini della ricostruzione degli stabili sinistrati, se il danneggiato non possedeva alcuna attività o riserva economica, né poteva bastare il contributo in unica soluzione, poiché il limite massimo di essi non superava la ricostruzione di due sole stanze.

Normalmente il mutuo fondiario non consentiva di ottenere tutta la somma occorrente per la costruzione di un edificio. Talune leggi avevano cercato di rendere l'erogazione del credito più conveniente, sia riducendo i tassi di interesse, sia procurando di obbligare gli enti mutuanti ad anticipare una più alta quota della spesa occorrente, e in taluni casi si era giunti al 75% ed anche all'80% di anticipo. Ma il privato doveva pur sempre disporre dell'ulteriore 20 o 25% della spesa di costruzione: il che per la piccola proprietà in un regime di bassa economia era spesso una condizione proibitiva.

La stessa cosa valeva per l'onere che lo Stato si accollava aiutando il proprietario, una volta conseguito il mutuo, a pagare le rate di interessi e ammortamento per la durata di 25 o 30 anni.

Che la somma complessiva di tre miliardi e mezzo, già inserita nel bilancio dei LL. PP. per il Provveditorato Campania e Molise, fosse del tutto irrisoria fu ammesso dallo stesso Ministro, che delineò un più ampio piano di stanziamenti che avrebbe potuto forse concretizzarsi fuori del bilancio ordinario, nella "legge speciale" per Napoli⁵³: per le case

⁵³ All'esame della "Legge Speciale", che esamineremo più avanti, fu dedicato il terzo articolo della serie: *La ricostruzione edilizia. La legge speciale a favore della città si profila errata in*

minime ai senzateo, 6 miliardi per Napoli, e 3 per il resto della regione; 15 miliardi per completare opere iniziate e lasciate a mezzo; 35 miliardi per la ricostruzione del complesso danneggiato dalla guerra: in tutto 56 miliardi da spendere in sette anni; 8 miliardi all'anno.

Dunque anche nella prospettiva più favorevole le disponibilità rimanevano al di sotto del fabbisogno di 130 miliardi da spendere in un decennio, indicato nel programma Bordiga-Milone, omettendo bonifica e radicali trasformazioni:

Ora qui ci vuole sincerità. Se quel limite non si può sorpassare, nè sfiorare, e le stesse promesse generose ma platoniche restano al di sotto della metà, allora i cosiddetti "grandi piani", come la famosa "Marittima" vanno ritirati. Persistendo, non fanno che bloccare la attuazione di ogni programma realistico, e fare regredire la situazione della città.

La somma di sei miliardi concessa per la costruzione di case per i senza tetto costituiva comunque un motivo di compiacimento per il Collegio degli Ingegneri, in quanto accoglieva una richiesta avanzata da esso fin dal 1946: che si provvedesse a quella indifferibile esigenza con mezzi totalmente a carico dello Stato, senza concorsi, contributi e mutui parziali, dato che coloro a cui le case occorreano non solo non avevano un tetto, ma erano altresì privi di risorse e di lavoro.

Indubbiamente nei sei anni trascorsi, commentò Bordiga, se si fossero destinati a tale primaria esigenza i non pochi mezzi spesi in opere inutili, questo primo e più angoscioso di tutti i problemi sarebbe già stato quasi completamente risolto.

E tuttavia le cifre rimanevano al di sotto delle necessità.

Nel programma di Bordiga e Milone almeno un sesto della richiesta totale per l'edilizia riguardava la categoria minima. Tale richiesta era stata di 9 miliardi per dieci anni, e quindi 90 miliardi: 1/6 erano 15 miliardi, solo per gli edifici, esclusi i costi di urbanizzazione (strade, servizi, ecc.).

materia di piani regolatori, "Il Giornale d'Italia", n. 164, 12 luglio 1951. La bozza dattiloscritta di tale articolo, col titolo: L'inchiesta sulla ricostruzione edilizia. Legge speciale e normativa urbanistica, si trova in A.F.A.B.F./"Collegio degli ingegneri 1950-1951".

Sarebbero occorsi quindi non meno di sei miliardi annui se si voleva veramente eliminare in tempi brevi la vergogna di lasciare i senzatetto, a 5 anni dalla conclusione della guerra, nei ruderi, nelle baracche, nelle scuole e in altri edifici pubblici⁵⁴.

Nell'ambito della ricostruzione di edifici sinistrati, infine, la forma di intervento più rispondente alla struttura sociale di una edilizia frammentata e povera come quella meridionale, e decisamente più utile per i casi più disagiati, rimaneva il contributo erogato dallo Stato in una unica soluzione e a fondo perduto, anche se corrispondente ad una quota parziale delle spese di ricostruzione, e senza altra condizione che la verifica dello stato di avanzamento lavori.

Nel caso di un edificio sinistrato, ove la parte andata perduta del suo valore era quella rappresentata dalla costruzione, rimaneva intatto il valore del suolo, sempre variabile, ma che in molti casi poteva essere superiore a quello della stessa costruzione. Valore che nessun inizio di costruzione avrebbe potuto mai svilire, ma al massimo aumentare.

Il ricorso al credito bancario, con il meccanismo giuridico della garanzia fondiaria, indispensabile agli istituti di credito per assicurarsi la riscossione delle future rate sui mutui, avrebbe potuto intervenire successivamente, per la differenza di spesa necessaria a portare a termine la ricostruzione. Tale credito, poteva essere *privilegiato* a favore dell'Istituto che lo praticava, anche a tassi di non grande favore, oppure lo Stato avrebbe potuto farsene garante.

Anziché l'esenzione della imposta fondiaria⁵⁵, misura rivelatasi in passato utile a incoraggiare la iniziativa di nuove costruzioni, attirando capitali all'investimento edilizio, ma non nella ricostruzione da danno bellico, lo Stato avrebbe potuto continuare a riscuotere l'imposta, por-

⁵⁴ G. Milone-A. Bordiga, *Piano di ricostruzione e paralisi ricostruttiva*, "Il Giornale d'Italia", n. 179, 29 luglio 1951. Sulla questione ritornò un anno dopo l'ing. Milone in una relazione al Rotary di Napoli, calcolando per 27 mila senzatetto, che ancora vivevano in grotte, baracche, nei locali della Caserma Granili, ecc., un fabbisogno di 25.000 vani, per un totale di 21 miliardi. Si veda: *Il problema dei senzatetto va affrontato con criteri che rispondano alle reali esigenze. Una interessante relazione dell'architetto Milone al Rotary*, "Il Giornale d'Italia", 21 marzo 1952.

⁵⁵ L'esenzione per venticinque anni era stata ripristinata con il piano Ina-Casa del 1949. Sulla politica delle esenzioni cfr. L. Bortolotti, *op. cit.*, pp.259-262.

tandola dal 4 al 6 per cento, in modo da coprire l'intera rata di interessi ed ammortamento, e tenerla a disposizione dell'istituto mutuante.

L'opera di ricostruzione sarebbe in tal modo diventata più scorrevole, poiché più vicino sarebbe venuto il momento in cui sarebbero subentrate le nuove rendite. I fabbricati ricostruiti sfuggivano per altro automaticamente al blocco degli affitti ed ottenevano subito rendite remunerative che avrebbero consentito di far fronte comodamente all'ammontare delle annualità del mutuo⁵⁶.

Una nuova legge speciale per Napoli

I progetti di legge speciale per Napoli nel 1950 furono due, e naturalmente uno dei due doveva cadere.

L'eccesso di scetticismo manifestato dal Collegio nel prevedere che l'uno avrebbe fatto cadere l'altro, era dettato dalla convinzione che non fosse affatto necessaria per Napoli una ennesima legge speciale: bastava l'applicazione delle leggi dello Stato vigenti da parte di amministratori e tecnici responsabili e competenti, mentre lo Stato avrebbe dovuto intervenire con ben altre risorse di quelle invocate da entrambi i progetti. "In sostanza – aveva scritto Bordiga, quando cominciavano ad apparire sulla stampa le prime notizie circa i caratteri della nuova legge – è un *aiuto speciale* che Napoli è costretta a chiedere: se lo stesso fosse nullo o scarso, un semplice nuovo meccanismo di legge, mal congegnato, potrebbe arrecare nocumento più che sollievo [...]”⁵⁷.

⁵⁶ G. Milone-A. Bordiga, *Occorrono sostanziali modifiche per rendere operante la legislazione nel Mezzogiorno*, "Il Giornale d'Italia", n. 158, 4 luglio 1951.

⁵⁷ "Alla legge Napoli deve chiedere questo: stanziamento di non meno di dieci miliardi annui, per non meno di dieci esercizi, per abitazioni e servizi pubblici. Revisione di tutti i vecchi progetti sulla base del piano regolatore attuale e di un eventuale nuovo piano, solo quando sarà entrato in vigore, non pazzesco con soluzioni locali *ad usum delphini*. Di massima, normativa delle legge urbanistica e delle ottime leggi italiane sui piani regolatori. Maggiore semplicità

L'ing. Isabella ha dedicato un intero capitolo del suo libro ad illustrare i pregi della proposta di legge speciale per Napoli – originata da una mozione da lui presentata in Consiglio comunale e approvata all'unanimità il 12 dicembre 1949 – raccontando con dovizia di particolari il modo in cui fu di fatto contrastata e sabotata dalle maggiori forze politiche cittadine e dal Governo⁵⁸. L'iniziativa era – a suo dire – sgradita sia ai democristiani (che vedevano in essa una implicita critica all'azione del Governo verso la città di Napoli) che ai comunisti (per i quali suonava come una sconfessione dei governi di cui avevano fatto parte).

Nominata il 16 dicembre una Commissione consiliare incaricata di studiare un "piano organico" di opere pubbliche per Napoli e lo schema di legge relativo, dopo la conclusione dei suoi lavori si ebbe un periodo di stasi fino al 24 luglio 1950, quando il Consiglio comunale discusse e approvò lo schema di legge speciale per la città.

Con una prassi la cui efficacia è facilmente immaginabile, il sindaco Moscati decise di inviare per posta ai parlamentari lo schema di legge, accompagnato dalla relazione illustrativa e dagli atti della seduta consiliare del 24 luglio.

Dopo il rifiuto di numerosi parlamentari a farsi carico dell'iniziativa, ai primi di febbraio del 1951 i senatori Giovanni Porzio ed Arturo Labriola accettarono di firmare la proposta di legge che, oltre a non suscitare entusiasmi, venne ad ogni passo intralciata e progressivamente svuotata di contenuti, e non riuscì mai a giungere in aula per la discussione.

Quando infatti venne approvata da una commissione speciale del Senato il 20 febbraio 1952 (esattamente un anno dopo la sua presentazio-

negli aiuti di ricostruzione ai privati e loro consorzi, con erogazioni dirette e sollecite. Ammissione delle concessioni solo in subordine ai consorzi e nel caso che l'ente pubblico o il concessionario eseguano prima di ogni altro le pubbliche opere che circondano i nuovi edifici", *La legge speciale a favore della città si profila errata in materia di piani regolatori*, art. cit.

⁵⁸ A giudizio dell'A.D.E.C.VI.MAR la richiesta di una legge speciale veniva a confermare quanto essa aveva da sempre sostenuto: "Per motivare la richiesta di una legge speciale che assicuri e finanzi la esecuzione dei lavori per Napoli, si passano in rassegna le varie leggi emanate nel dopoguerra e si dichiara che esse sono del tutto inoperanti, ai fini del Piano di Ricostruzione e delle altre opere pubbliche. Ciò conferma l'esattezza delle nostre successive dimostrazioni", *Per la verità e contro le volute falsificazioni*. Circolare a stampa, a firma G. Stingo, datata Napoli, 1 febbraio 1950, in A.F.A.B.F./"Collegio degli ingegneri 1950-1951".

ne), talune richieste in essa formulate erano state in parte esaudite con provvedimenti varati dal governo nel settore delle opere pubbliche, mentre altre grandi opere – acquedotto campano, bonifica del Basso Volturno, rete viaria ecc. – erano state assegnate alla Cassa del Mezzogiorno, costituita il 10 agosto 1950.

A dare il colpo di grazia alla proposta di legge Porzio-Labriola fu la presentazione, il 4 aprile 1952 al Senato della Repubblica, del disegno di legge d'iniziativa governativa: "Provvedimenti a favore della città di Napoli", predisposto dalla DC come un suo contributo programmatico, che il partito dello scudo crociato contava di gestire in proprio, dopo le elezioni amministrative del maggio 1952⁵⁹.

Alla fine di marzo del 1952 il Collegio degli Ingegneri dedicò alcune riunioni all'esame della legge "Porzio-Labriola", in particolare alla parte urbanistica ed edilizia del progetto, in quanto la parte relativa ai provvedimenti economico-sociali ed industriali non era che una litania di richieste (quota di commesse agli stabilimenti, sostegno alla cantieristica, all'artigianato, ecc. ecc.) già recitata innumerevoli volte e puntualmente rimasta inascoltata. Le osservazioni critiche e le proposte di varianti del Collegio ai primi 9 articoli della legge, redatte da Bordiga, che era stato il relatore alle riunioni dedicate all'esame di essa, furono pubblicate dal "Mattino d'Italia" (edizione di Napoli)⁶⁰.

Condiviso il principio, enunciato nella proposta di legge, che la spesa per le riparazioni e ricostruzioni di guerra a Napoli dovesse essere a totale carico dello Stato, si osservava che lo stanziamento di 15 miliardi diviso in 9 esercizi ai soli lavori pubblici, era una cifra inadeguata: risultavano già necessari 4 miliardi annui per i pubblici servizi, 2 miliardi annui per i servizi stradali e altri 2 miliardi come quota riferita al Comune di Napoli di opere pubbliche generali sul territorio (cioè 8 miliardi per dieci anni).

⁵⁹ Si veda F. Isabella, *op. cit.*, pp. 275-301.

⁶⁰ Cfr. *La legge per Napoli al vaglio dei tecnici*, "Il Mattino d'Italia", 5 e 6 aprile 1952. Bozza originale dell'articolo, senza gli articoli della legge, in A.F.A.B.F./"Collegio degli ingegneri". Si veda anche *Rilievi e proposte di emendamenti formulati dai tecnici nel campo urbanistico*, di Orazio Carratelli, "Il Giornale d'Italia", 21 marzo 1952.

I successivi rilievi riguardavano il meccanismo di finanziamento della legge.

La proposta di legge prevedeva la concessione di mutui da parte della Cassa Depositi e Prestiti e di istituti di credito di diritto pubblico da estinguersi in 35 anni: "Al pagamento delle quote di ammortamento provvederà lo Stato e, per ciascun mutuo, il Ministero del Tesoro è autorizzato ad iscrivere nel proprio bilancio il relativo onere annuo".

Doveva essere inequivocabilmente chiarito – precisò Bordiga – che lo Stato si addossava le rate per estinguere in 35 anni la spesa contratta con gli istituti di credito tanto per gli interessi che per l'ammortamento del capitale, e ciò tanto più che non si vedeva prescritto il tasso di interesse.

Quanto agli "speciali contributi di incoraggiamento" ai privati e ai consorzi edilizi e i mutui agevolati ad enti, cooperative, ecc. per intensificare la costruzione di case destinate alle classi meno abbienti, furono avanzate le osservazioni seguenti:

1) se tali contributi erano "speciali" (ossia concessi solo a Napoli), dovevano essere dichiarati in aggiunta ad ogni altro eventuale contributo derivante da leggi nazionali;

2) non dovevano essere sostitutivi della legge speciale per le abitazioni dei senzatetto che lo Stato si era già assunto a suo carico totale.

Anche lo stanziamento complessivo per tali contributi (200 milioni annui) per cinque anni appariva insufficiente.

Per venire veramente incontro alle necessità di finanza della ricostruzione edilizia napoletana sarebbe stato meglio, a giudizio del Collegio:

a) stabilire una prassi rapida per l'istruttoria delle richieste;

b) consolidare determinate somme liquide globali impegnate presso gli istituti di credito per la sola città di Napoli.

c) favorire l'edilizia popolare in ampliamento ed espansione della città, e, salvo specialissime eccezioni non in sostituzione di fabbricati abitati. Le facilitazioni dovevano essere quindi limitate ai casi di espropriazione di suoli e non di edifici.

Là dove invece il testo di legge Porzio-Labriola mostrava la corda, anzi la volontà di sciogliere, cambiando il nome alle cose, i nodi legislativi creati dalla disinvolta prassi urbanistica praticata a Napoli, era la

questione della Via Marittima e dei mezzi "provvidenziali" per la sua attuazione.

Il piano di ricostruzione della Via Marittima, non esclusi i piani di lottizzazione ad esso relativi in corso di approvazione e le eventuali future variazioni, regolarmente approvate – diceva la legge – "*sono mutate in piani di bonifica e di risanamento*, che il Comune di Napoli potrà attuare nel termine di venti anni o direttamente o a mezzo di concessionari, espropriando tutti gli stabili e tutte le aree in essi compresi, ancorché destinati a zone stradali o a costruzioni di opere pubbliche. La facoltà di espropriare potrà essere dal Comune delegata anche a coloro che abbiano ottenuto la concessione di eseguire in tutto o in parte il piano suddetto".

La risposta a questo disinvoltato *escamotage*, che offriva ai poteri forti possibilità di intervento più vaste e lucrose, è facilmente intuibile:

Tale articolo è da respingere poiché il Piano della Via Marittima se è riconosciuto mancante dei caratteri di "piano di ricostruzione", non può avere validità legale per effetto delle fasi di approvazione che ha attraversato in base alla legge 1/3/1945 sui piani di ricostruzione degli abitati distrutti dalla guerra. Ove occorrono piani di bonifica o di risanamento, che cioè hanno per oggetto non il risorgere dell'abitato distrutto ma la sostituzione ad un abitato antico di altro moderno, i piani stessi non possono giuridicamente avere altra figura che quella dei normali piani particolareggiati di esecuzione mediante i quali si attua una determinata zona rionale del piano regolatore della città, quale vige per legge al momento della formazione del piano esecutivo.

Fermo restando che per piano di ricostruzione s'intende quello che riedifica quartieri praticamente rasi al suolo, e che la situazione di Napoli impone che si dia precedenza assoluta ai piani rionali di ampliamento e di espansione dell'agglomerato abitato, rinviando i piani di sostituzione edilizia, si propone la dizione seguente:

"Tutti i piani edilizi rionali verranno attuati con le norme della Legge Urbanistica 1942 e della legge sul Piano regolatore della città (29 maggio 1939) ed eventualmente di quella che approvasse un nuovo e diverso piano.

La somma necessaria per esproprio di suoli e per opere stradali e pubbliche in generale, comprese nell'ambito del nuovo piano, è assunta a carico dello Stato che la corrisponderà al Comune di Napoli sulla base dei prescritti preventivi".

Erano poi da escludersi le disposizioni che portavano da 10 a 20 anni i tempi di validità del piano e quella che il Comune potesse trasferire a privati la concessione anche di una parte minore dei piani, in quanto

quelle due norme non avrebbero potuto avere altro effetto che quello di esasperare la situazione di stasi e blocco edilizio che perdurava quasi da un decennio nella zona del piano di ricostruzione.

In base alla legge urbanistica 1942, i *piani regolatori* potevano avere anche una lunga durata, ma i *piani di attuazione*, investendo zone ristrette, erano costretti in limiti precisi di tempo tra la imposizione del vincolo e l'attuazione del nuovo tracciato. Il singolo decreto doveva indicare il tempo: il limite *massimo* era di anni dieci. La legge sui piani di ricostruzione aveva fissato due anni, prorogabili per ragioni eccezionali al massimo di dieci in tutto.

Anche a semplice lume di logica un piano di *bonifica e risanamento*, se riguardava quartieri che rappresentavano una minaccia per l'igiene collettiva, avrebbe dovuto imporre una urgenza maggiore.

Concetto retrogrado è dunque quello di un piano di immensa estensione, sulla lunghezza di oltre tre chilometri, che possa essere in vigore per 20 anni, senza nessun affidamento dei mezzi economici per eseguirlo, e nel campo del quale il Comune resti passivo in attesa di richieste di *concessionari* che, secondo il loro gusto, chiedano di attuare *una parte* (?) del piano. Questo non sarebbe che caos ed anarchia urbanistica.

Inoltre, ricordò ancora una volta Bordiga, la stessa legge urbanistica aveva stabilito che, prima di autorizzare concessioni a privati o ad imprese, si dovesse dare la possibilità agli antichi possessori espropriati di realizzare i nuovi fabbricati, a mezzo dei comparti e dei consorzi edilizi formati dall'ufficio del Piano e con le garanzie del preventivo di spesa e del finanziamento per tutta la parte pubblica:

Oggi si vorrebbero fare dei passi indietro, ammettendo i "concessionarii" anche "parziali" con "delega della facoltà di espropriare" da parte del Comune. In questo quadro, la riduzione del minimo di maggioranza per il consorzio dal 75 al 50 per cento delle quote di valore, che contraddice ad una sana legge generale, *non* è aiuto ai danneggiati, ma facilita l'accaparramento di aree ruderi e diritti a prezzo vile da parte di speculatori, che naturalmente non degneranno di uno sguardo le parti meno redditizie del piano, determinando il tante volte denunziato centone di catapecchie ruderi e pochi edifici con pretesa di modernità.

Quanto al progetto di sistemazione del porto, fu ribadito che tale esigenza non poteva trovare soluzione nel quadro del piano di ricostruzione, né in quello di un piano particolareggiato, e tantomeno poteva presentarsi con un carattere di bonifica e di risanamento dell'abitato residenziale.

Se era assurdo che si chiamasse *di ricostruzione* un piano di ampliamento del Porto, quale passo avanti è chiamarlo piano *di risanamento*? Ricostruzione e bonifica riflettono l'edilizia e non l'attrezzatura del porto. Dato che essa debba farsi in tale zona; perché la legge nulla stanziava all'uopo? Quale concessionario se ne occuperà? Perché non far valere che tale trapasso di 33 ettari dal demanio comunale a quello statale vale un *credito* di Napoli verso lo Stato, non un *dono* dello Stato a Napoli, per molti miliardi?

Non si poteva dunque procedere, secondo Bordiga, che nel seguente modo:

- a) con una regolare variante del piano regolatore generale che modifichi la linea di separazione tra città e porto;
- b) con uno speciale progetto di sistemazione del porto e con apposito provvedimento di legge che oltre a consolidare gli interventi dello Stato per la ricostruzione e sistemazione degli impianti portuali, addossi allo Stato tutte le spese di espropriazione dei privati possessi che passano al demanio marittimo oltre alla rivalsa del Comune di Napoli del valore dell'area di demanio comunale, strade e piazze, che va a comprendersi nel porto e del costo dell'attrezzatura di pubblici servizi che dovrà attuarsi con varia efficienza su sedi nuove.

In generale, dal punto di vista del Collegio, non aveva alcun senso dare ai piani particolareggiati, che avevano un preciso profilo urbanistico e legale, il carattere "di piani di bonifica e risanamento", che non rispondevano ad istituti di legge vigenti e neppure avevano bisogno di una caratterizzazione specifica, che per altro la stessa legge proposta non riusciva a definire.

Tale indefinita fisionomia avrebbero dovuto assumere, secondo il testo della legge, anche "le restanti parti del piano di ricostruzione dei quartieri Porto, Mercato e adiacenze, allorché saranno approvati", e "tutti i piani particolareggiati che saranno redatti per la esecuzione del nuovo piano generale regolatore della città, in corso di approvazione da par-

te del Ministero dei Lavori Pubblici o in esecuzione della legge del 29 maggio 1939".

La risposta secca a questo punto, quanto mai vago e confuso, fu la seguente:

Non esistono parti staccate del piano di ricostruzione da approvare come cose a sé stanti, ma solo radicali modifiche successivamente apportate dagli organi statali al progetto comunale dell'unico piano.

Per quanto riguarda i piani particolareggiati, la legge non può che riferirsi a quelli che derivano dal piano regolatore in vigore, o da quello che verrà a sostituirlo entro il 1955.

Infine l'ultimo punto, quello più delicato: "l'arma tagliente delle espropriazioni".

Essendo del tutto pacifico che per le eventuali espropriazioni non ancora iniziate si doveva applicare puramente e semplicemente la legge 1865 e quindi la corresponsione del pieno valore economico dell'immobile, andava evitata ogni sperequazione coi proprietari degli altri quartieri che i futuri progetti avrebbero espropriato in base alle norme della legge 1939, o addirittura, a quelle famose, che abbiamo visto spesso invocare, della legge 1885. Entrambe queste leggi commisuravano la indennità ad una media tra il pieno valore di mercato e quello legale ricavato con diversi computi dall'imponibile catastale, pervenendo a risultati privi di senso economico. Il secondo termine era quasi nullo ed il proprietario napoletano veniva defraudato della metà del valore reale dell'immobile, ciò che significava operare in senso contrario alle esigenze della ricostruzione. La stessa legge 1939 prevedeva una revisione generale degli estimi catastali; andava quindi prescritta in tutti i casi una stima del valore reale affidata a tecnici competenti, che tenessero adeguato conto di ogni elemento positivo e negativo del singolo cespite.

* * *

Quanto al disegno di legge governativo – relatore Federico Marconini, avvocato e professore universitario piemontese – fu subito giudica-

ta dall'"Ingegnere libero professionista" assai più misero del precedente, anzi una vera e propria "beffa" alla città.

I 15 miliardi di danni di guerra per opere generali chiesti dal progetto Porzio-Labriola scendevano a 6 miliardi e mezzo, e il piano di 102 miliardi di opere "produttive" veniva ridotto ad una anticipazione di 35 miliardi. Del passivo del Comune preventivato in 11 miliardi, e ridotto a 6 eliminando ogni spesa di rinnovo, lo Stato si addossava 3 miliardi per tre anni, agli altri 3 doveva provvedere il Comune le cui entrate non bastavano a coprire gli stipendi del personale e gli interessi per mutui!⁶¹

Esaminando il testo della legge in una delle periodiche "conversazioni tecniche" del Collegio, Bordiga giudicò del tutto insufficiente l'entità degli stanziamenti statali, anche per un'opera di "organica manutenzione", cioè di una conservazione efficiente della città allo stato attuale, escludendo qualsiasi piano di radicali innovazioni.⁶²

Dal un punto dell'entità dei finanziamenti, scrive Isabella, non era lontano dal vero Silvio Gava affermando che i provvedimenti finanziari approvati dal Governo corrispondevano nella sostanza a quelli richiesti con la proposta di legge Porzio-Labriola, in quanto alcune opere previste nella proposta dei due senatori partenopei erano state successivamente poste a carico del Ministero dei LL. PP. o della Cassa per il Mezzogiorno. La differenza decisiva stava nei criteri di gestione dei finanziamenti.⁶³

Bordiga rilevò prontamente il meccanismo farraginoso della ripartizione di competenze delineato nella legge, che in pratica esautorava il Comune e la Provincia:

Dice il testo approvato (salvo il parere della Camera che deve ancora vagliarlo) che lo Stato garantisce tutti i mutui. Ma attraverso le successive formule si capisce che: quegli istituti danno i soldi alla Cassa del Mezzogiorno, non al Comune o alla

⁶¹ *Leggi speciali per Napoli*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 4-5, aprile-maggio 1952 (dattiloscritto in A.F.A.B.F./"Pubblicazioni degli atti del Collegio", fasc. V).

⁶² *Conversazioni tecniche al collegio. Piani edilizi per Napoli*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 9-10, settembre-ottobre 1953 (dattiloscritto in A.F.A.B.F./"Pubblicazioni degli atti del Collegio", fasc. XII).

⁶³ Di questo parere anche N. Chiaromonte, *Storia di una legge speciale*, "Cronache meridionali", n. 11, novembre 1958.

Provincia. La Cassa col ricavo provvede ai progetti e alla esecuzione, ma può [...] affidare la esecuzione, non progettazione, alle due amministrazioni locali. Solo compito di queste: redigere di accordo con la Cassa i "programmi" delle opere (prima che siano fatti i progetti?) che saranno approvati dai vari Ministeri. Come piano di delega alla amministrazione della Somalia, non c'è male⁶⁴.

Tutto ciò fu dovuto al fatto che, con una abilità che lo stesso Isabella è incerto se definire diabolica o "democristiana", fu presentato all'ultimo momento dal senatore DC Mario Riccio un emendamento, che fu convertito nell'art. 4 della legge al momento finale della sua elaborazione, del seguente tenore: "le opere saranno effettuate secondo programmi che verranno predisposti dall'Amministrazione provinciale e dal Comune d'intesa con la Cassa del Mezzogiorno"⁶⁵.

Si aprì così la strada – commenta amaramente Isabella – "ad un mortificante periodo di sottogoverno in condominio (resosi necessario dalla perdita del potere della DC a Palazzo San Giacomo), che alle gravi condizioni economiche e sociali della città avrebbe aggiunto tristi episodi di degradazione politica e morale".

* * *

l'11 febbraio 1950 il Consiglio Superiore dei LL. PP. rinviò al Comune di Napoli il piano regolatore adottato nel 1946, con l'obbligo di rielaborarlo in base alle modifiche e alle integrazioni suggerite (delibera n. 229/2818).

A giudizio di Bordiga e del Collegio le osservazioni del Consiglio Superiore, alcune di natura generale, altre su questioni specifiche, erano tanto radicali da intaccare la struttura e i criteri di impostazione del pro-

⁶⁴ *La legge speciale per Napoli*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 3-4, marzo-aprile 1953 (dattiloscritto in A.F.A.B.F./"Pubblicazioni degli atti del Collegio", fasc. IX).

⁶⁵ Cfr. P. Totaro, *op. cit.*, pp. 31-32. Il progetto di legge governativo divenne legge dello Stato, n. 297, 9 aprile 1953: "Provvedimenti a favore della città di Napoli". La valutazione finale di Bordiga si legge in *Piani di lavori per Napoli e legge speciale*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 7-8, agosto 1953 (dattiloscritto in A.F.A.B.F./"Pubblicazioni degli atti del Collegio", fasc. XI).

getto, venendo a combaciare con le critiche svolte a suo tempo dallo stesso Collegio⁶⁶.

Il 17 maggio, appena fu resa nota la "sentenza" del Consiglio Superiore, il Collegio la commentò in questi termini:

Il parere del Consiglio Superiore contiene severe considerazioni sulla impostazione generale del piano, pur senza entrare nell'argomento dei mezzi economici, in quanto l'alto consesso ha funzioni non amministrative ed esecutive, ma consultive, circa i progetti che gli vengono per legge sottoposti; ed in quanto per legge il corredo dei piani economici e finanziari non è prescritto per il piano comunale generale ma per quelli esecutivi particolari, che devono seguirlo.

Tuttavia le critiche di natura generale sono talmente radicali da imporre un nuovo e totalmente diverso indirizzo dello studio. Esse vertono sui seguenti punti:

a) Necessità, prima di ogni altro, di impostare un piano intercomunale che al fine di "risolvere con maggiore organicità i problemi dell'assetto della città di Napoli e della sua popolazione, studii il piano in un quadro notevolmente più ampio", comprendendo "i maggiori comuni vicini e specie quelli a sud-est". Tale piano intercomunale può d'altra parte essere disposto dal Ministero dei LL. PP. giusta la legge urbanistica 17 agosto 1942 art. 12 su richiesta di una delle amministrazioni, il che il Collegio augura sia fatto dai Comuni minori.

b) Pure ammettendo maggiori possibilità offerte dalle stesse distruzioni di guerra rispetto ai precedenti studi e piani, condanna del piano attuale per aver previsto "demolizioni troppo numerose che sarebbe stato invece più prudente limitare" [...].

c) Insufficienza delle rete stradale proposta specie per le arterie di attraversamento e penetrazione, sebbene si siano "previste trasformazioni notevoli dell'abitato per aprirvi comunicazioni".

⁶⁶ Il voto del Consiglio Superiore dei LL. PP. fu riprodotto integralmente su "Napoli Nuova", n. 3-4, maggio-agosto 1950, pp. 6-10. In più occasioni il Collegio riprodurrà la parte di esso relativa alla collina di Posillipo, che confermava in pieno le critiche del Collegio del '46 alle indicazioni del piano: "Il piano in esame prevede nella zona di Posillipo un ulteriore sviluppo della fabbricazione che, per quanto rada, comprometterebbe ancora più gravemente quell'amenissima collina che deve invece considerarsi immutata almeno nell'attuale aspetto, specialmente sul versante che guarda il golfo. Un'estensione ulteriore delle costruzioni potrebbe infatti deturpare in modo irreparabile la sovrana bellezza dei luoghi, analogamente a quanto già deplorevolmente verificatosi per una parte, in conseguenza della lottizzazione del quartiere S.P.E.M.E. Dovrà perciò essere abolita ogni costituzione di nuove zone abitate su tutta la dorsale Villanova-Posillipo, ad eccezione di qualche breve tratto sul versante di Fuorigrotta, ove, con opportuna cautela, possono essere consentite costruzioni di tipo a villa, ad altezza limitata e congrua superficie libera all'intorno".

d) Inadeguata soluzione del problema del disaffollamento, perché le nuove zone edilizie sono mal previste, perché troppo disperse, e dislocate troppo lontano dai centri di lavoro.

Il documento elencava poi tutta una serie di problemi singoli (nuova via da S. Teresa a Piazza dei Martiri, sistemazione del centro storico, stazione ferroviaria, quartieri periferici, Posillipo, regolamento edilizio, ecc.) in cui rilevava che in pratica il Consiglio Superiore aveva recepito le osservazioni formulate dal Collegio già al momento della presentazione del piano.

Un successivo comunicato del Collegio del 24 maggio: *Piano regolatore e Piano di ricostruzione*, esaminava le conseguenze che il parere del Consiglio Superiore dei LL. PP. avrebbe comportato per il piano della Via Marittima.

Non solo alcune delle considerazioni generali (specie quella relativa alle troppo vaste demolizioni) riguardanti il piano regolatore generale, si attagliavano perfettamente al progetto della Via Marittima, ma a questo punto, diventava un non senso giuridico e urbanistico considerare in vita a tutti gli effetti giuridici un tracciato che nel piano regolatore – quello vigente – non era compreso, e che come piano di ricostruzione non aveva ottenuto i relativi finanziamenti statali. Da un punto di vista legale, il decreto del 1° marzo 1945, aveva stabilito che il piano di ricostruzione dovesse essere coordinato col vigente piano regolatore, ed avere carattere di un piano particolareggiato; il piano della Via Marittima non era minimamente collegato al piano regolatore 1939, il quale manteneva il tracciato dell'attuale Via Marina e provvedeva con diversa impostazione varia al rinnovo dell'edilizia di quei quartieri.

Per poter ancora insistere su quel progetto, sarebbero occorse due condizioni:

a) approvazione per legge e sostituzione al piano del 1939 di un nuovo piano regolatore della città ristudiato a fondo, in cui il piano di ricostruzione fosse armonicamente inquadrato, come piano particolareggiato (essendo escluso un affrettato rabberciamento di quello bocciato dal Consiglio Superiore, che per altro non offriva seri materiali di studio).

b) Precise previsioni di spesa e garanzia dei relativi stanziamenti per por mano all'esecuzione delle opere.

D'altra parte non era urbanisticamente pensabile l'approvazione di una parte di piano regolatore frazionata, vietata dalla legge. Si potevano sì apportare varianti al piano regolatore in vigore, ma con la stessa procedura prevista per la formazione di un nuovo piano (legge urbanistica 17 agosto 1942, art. 10)⁶⁷.

In conclusione, era ormai incontrovertibile che il progetto della Via Marittima, con le sue varianti in corso di elaborazione, non aveva alcuna base legale e che, a questo punto, ogni sviluppo urbanistico doveva far capo al piano 1939 e alle norme di edilizia in esso contenute, corrispondenti alla zonizzazione del piano, posteriori al regolamento edilizio 1935.

Questa conclusione ci sembra in parte riconosciuta dallo stesso Isabella, ove rileva che da un punto di vista strettamente normativo tale situazione durò fino al 31 marzo 1972, quando Napoli ebbe un nuovo piano regolatore generale regolarmente approvato, pur avendo egli sottolineato che il voto del Consiglio Superiore aveva riconosciuto che il vigente piano regolatore del 1939 non era rispondente alle nuove necessità di Napoli e che il regolamento edilizio del 1935 era "assolutamente inadeguato alle moderne esigenze della popolazione ed ai moderni criteri cui si deve ispirare attualmente l'edilizia"⁶⁸.

Per parte sua, l'Amministrazione comunale intese o simulò di intendere, al contrario, che il voto del Consiglio Superiore non significava affatto una bocciatura del piano, ma semplicemente la richiesta di alcune rettifiche che una apposita commissione nominata dal sindaco avrebbe rapidamente sistemato⁶⁹.

⁶⁷ Entrambi i comunicati sono conservati in bozza dattiloscritta, con data apposta a mano in A.F.A.B.F./"Collegio degli ingegneri 1950-1951". Il primo fu integralmente pubblicato su "Napoli Nuova", n. 3-4, maggio-agosto 1950, pp. 10-11: *Rilievi ed osservazioni del Collegio degli ingegneri*.

⁶⁸ *Op. cit.*, pp. 305-306. Secondo G. Chiaromonte, *Il piano regolatore di Napoli*, cit., il parere del Consiglio non era completamente negativo; conteneva comunque alcuni suggerimenti di varianti, in parte assai discutibili.

⁶⁹ Se vedano le lettere di Camillo Guerra dirette al sindaco Moscati, in "Napoli Nuova", fasc. 3-4, pp. 3-5: *I grandi problemi tecnici ed urbanistici napoletani*. Erano sorti, in questo periodo, alcuni motivi di attrito tra Camillo Guerra e il Consiglio direttivo del Collegio, che Bordiga cercò di appianare, invitando ripetutamente Guerra a non disertare le riunioni del Collegio, con parole che fanno intendere perché abbiamo parlato di "militanza" a proposito dell'impegno di Bordiga nel Collegio degli Ingegneri: "Ogni organizzazione vive in quanto al di sopra di desi-

Fu in questo contesto – la prefazione è datata maggio 1950 – che vide la luce il *Contributo alla impostazione tecnica dei provvedimenti per la ricostruzione napoletana*, redatto da Guido Milone e Amadeo Bordiga.

L'opuscolo fu accolto con particolare interesse dal "Giornale d'Italia" che, nella pagina dedicata alla cronaca di Napoli, ne illustrò le linee generali in cinque articoli, scritti da Orazio Carratelli⁷⁰.

Poiché si era ritornati al punto di partenza, ai primi di gennaio del 1951 il Collegio indirizzò al Comune una lettera, manifestando l'intenzione di voler fare opera positiva di collaborazione e non di sola critica, a cui non le proprie finalità ma le circostanze l'avevano costretto, alla quale tuttavia, in presenza di errori e di soluzioni dannose per la città, mai avrebbe rinunciato.

Dall'assessore alle OO. PP. ing. Lucio Labriola e dall'ing. Luigi Greco, presidente del Consiglio Superiore dei LL. PP. (al quale nel marzo il Collegio aveva inviato una lettera analoga) il Collegio ricevette l'assicurazione che, appena la speciale commissione nominata per apportare al piano le modifiche suggerite dal Ministero avrebbe terminato i suoi lavori, il piano sarebbe stato pubblicato prima dell'inoltro al Consiglio

deri e preferenze individuali si attua un minimo di ordine e di disciplina. Viene in un secondo stadio la parte brillante a cui potremo dare il meglio della nostra preparazione e del nostro valore intellettuale. Ma la base è il collegamento e la regolarità. Il Collegio non avrà attinto risultati eclatanti pubblicamente ma io ho sempre data la mia assidua attività al punto base, seguendo senza ondate e controndate con ritmo costante il lavoro. Non manco nessuna sera di lunedì, mercoledì e venerdì da anni e rifiuto se del caso qualunque altro impegno di qualunque natura [...]. Occorre quindi in primo luogo che tu riprenda a venire e col proposito di farlo costantemente, ci sia o non ci sia al fuoco carne di prima qualità". *Lettera a Camillo Guerra*, datata Napoli 13 aprile 1950 in A.F.A.B.F./"Collegio degli ingegneri 1950-1951". Si veda ancora, nella medesima cartella, la lettera di Bordiga a Guerra del 18 giugno 1952.

⁷⁰ I. *Il problema edilizio. Occorre costruire 36 mila vani di cui 16.650 per abitazioni*, n. 210, 12 settembre; II. *Il programma ricostruttivo elaborato dagli ingegneri Milone e Bordiga*, n. 218, 14 settembre; III. *Quindici miliardi all'anno per dieci anni necessari alla sistemazione della città*, n. 219, 15 settembre; IV. *Reddito e fitto delle nuove abitazioni secondo il Piano Milone-Bordiga*, n. 221, 17 settembre; V. *Tredici miliardi annui per le abitazioni e i vari impianti pubblici secondo il "Piano decennale"*, n. 222, 19 settembre. I dati salienti del "contributo" furono esposti da Bordiga in una conferenza pubblica tenuta il 20 aprile 1951 nella sede del Collegio: *Il dramma edilizio a Napoli*, di cui fu pubblicata una sintesi su "L'Ingegnere libero professionista", n. 5, maggio 1951 (testo dattiloscritto in A.F.A.B.F./"Collegio degli ingegneri 1950-1951": *note per la stampa sulla conferenza 20 aprile al Collegio*).

Superiore per i pareri, e quindi gli ingegneri del Collegio avrebbero avuto la possibilità, al pari di ogni altro cittadino, di fare le osservazioni e le opposizioni del caso.

Conoscendo il modo disinvolto di procedere in materia da parte del Comune, l'assicurazione che si sarebbe proceduto secondo le prescrizioni di legge fu salutata dal Collegio come un piccolo successo.

Il piano tuttavia, che si diceva ormai pronto e approvato dalla giunta, rimaneva come al solito avvolto nel mistero, né chiarimenti venivano sulla disponibilità effettiva dei finanziamenti e sulle priorità nel loro utilizzo, mentre "resistevano i piloni dei carrozzoni edilizi, delle iniziative di speculazione, e delle opere inutili, come i tronconi mozzi della famosa Via Marittima"⁷¹. Non si dimentichi che, a causa dei lavori iniziati, la vecchia via della Marina era interrotta, con l'effetto di ingorgare tutto il traffico cittadino, mentre le aree ricavate per la nuova grande arteria ospitavano il *luna-park*!

Il 17 dicembre la giunta comunale adottò le conclusioni della Commissione comunale incaricata di studiare le modifiche al p. r. g. del 1946, secondo le indicazioni del Ministero. Nonostante le garanzie precedentemente offerte, l'amministrazione Moscati non provvide però alla pubblicazione del piano modificato ed integrato⁷².

Ci pare dunque più che giustificato l'atteggiamento del Collegio, che senza riuscire ad avere copia dei nuovi progetti, avanzò subito una riserva di metodo: non sarebbe stato ammissibile presentare un gruppo di varianti: doveva essere pubblicato e discusso tutto il piano, poiché di "va-

⁷¹ Cfr. *Il Piano Regolatore di Napoli. Lo stato effettivo della questione e del procedimento*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 11-12, novembre-dicembre 1951 (bozza dattiloscritta in A.F.A.B.F./"Pubblicazioni degli atti del Collegio", fasc. II). Cfr. anche il voto del Collegio del 21 febbraio 1951: *Contro le notizie inesatte e contraddittorie diffuse a proposito dello stato effettivo della questione del Piano Regolatore* (A.F.A.B.F./"Collegio degli ingegneri 1950-1951").

⁷² Cfr. C. Cocchia, *Edilizia a Napoli dal 1918 al 1958*, cit., p. 180. A proposito della mancata pubblicazione del piano e della sparizione di elaborati grafici F. Isabella, *op. cit.*, p. 307, scrive: "una storia che presenta ancor'oggi aspetti misteriosi ed oscuri sui quali si è tentato invano di far luce; una storia che merita di essere approfondita e chiarita e che si può raccontare soltanto con le sue permanenti lacune ed oscurità".

rianti" poteva parlarsi solo in riferimento al vigente piano 1939 e non a un progetto che il Consiglio LL. PP. aveva rinviato *in toto*⁷³.

In tale stato di confusione il Collegio aveva ritenuto, già il 31 ottobre, di protestare, pubblicando una mozione che chiedeva ancora una volta il rispetto delle procedure legali e delle osservazioni dei tecnici competenti:

a) Il nuovo piano regolatore, per entrare in vigore, doveva essere modificato e ripubblicato dal Comune ai fini della discussione pubblica, e infine approvato con una legge dello Stato.

b) Se la *legge speciale* doveva essere approvata subito, era indispensabile che il nuovo piano fosse fondato non su empiriche prassi urbanistiche, buone solo ad aumentare il disordine esistente, ma sugli effettivi stanziamenti assicurati dalla stessa legge.

c) Ogni progetto e piano particolareggiato doveva sorgere entro le linee del piano regolatore vigente nel momento in cui il progetto di dettaglio veniva avviato ad esecuzione. Questo non poteva essere impostato senza che ne fosse preventivata la relativa spesa, stanziati i fondi corrispondenti, in modo da dare la certezza che il progetto esecutivo fosse condotto a termine in un tempo definito.

d) Nella attuazione dei progetti si dovevano seguire le norme urbanistiche dettate dall'interesse generale: "Non devono consentirsi istanze private per concessioni speculative libere di scegliere zone locali speciali e favorite nel campo di piani rionali, prima che la rete generale delle efficienti opere pubbliche non sia impiantata ed efficiente".

e) Si doveva rigorosamente applicare un principio di gradualità in base all'urgenza dei problemi e della finanza disponibile, evitando vaste demolizioni nel centro storico e incoraggiando il sorgere di rioni di espansione, dotandoli di tutte le infrastrutture indispensabili⁷⁴.

⁷³ *Attività del sodalizio*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 2-3, febbraio-marzo 1952 (bozza dattiloscritta in A.F.A.B.F./"Pubblicazioni degli atti del Collegio", fasc. IV). Sul principio che le delibere del Comune non sarebbero state valide in mancanza della pubblicazione integrale del piano contenente le modifiche e le integrazioni proposte dal Consiglio Superiore conviene anche Isabella, *op. cit.*, p. 307.

⁷⁴ *La legge speciale e le esigenze urbanistiche*. Mozione del Collegio, "L'Ingegnere libero professionista", n. 11-12, novembre dicembre 1951 (bozza dattiloscritta con correzioni a mano in A.F.A.B.F./"Collegio degli ingegneri 1950-1951").

Questa linea fu riaffermata con forza da Bordiga nella sua relazione all'assemblea annuale del Collegio il 30 dicembre 1951, in cui dopo aver ricordato la vigorosa campagna di stampa sul rione Carità che "indusse il consiglio comunale a reingoiare una deliberazione irta di gravissimi non sensi e utile solo a interessi di privata speculazione", denunciò ancora una volta gli errori di indirizzo dell'attività edilizia a Napoli, il blocco della zona economicamente più attiva della città e quello di "non costruire nulla per il vero disaffollamento della popolazione più disagiata, e di dare sviluppo ad una edilizia per case dai fitti altissimi che ha già quasi saturato il mercato dato dalle classi alte"⁷⁵.

Anche l'ing. Guido Milone, ribadì questi medesimi concetti, in una intervista rilasciata alla RAI e trasmessa nel "Gazzettino del Mezzogiorno" il 15 gennaio 1952, in cui illustrò il programma di ricostruzione elaborato nell'opuscolo da lui redatto insieme a Bordiga⁷⁶.

E poiché risultava ormai evidente che a ben altre voci gli amministratori davano ascolto, piuttosto che alle raccomandazioni del Collegio, questo puntualizzò in un ampio documento articolato in 13 punti, il suo punto vista – una sorta di vero e proprio manifesto-programma che costituisce una integrazione essenziale al *Contributo tecnico* stilato da Bordiga e Milone⁷⁷.

Un punto fondamentale del documento (commi 1 e 2) merita di essere approfondito: quello del rapporto tra piano regolatore e regolamento edilizio, così come lo intendeva Bordiga⁷⁸.

Per quanto riguardava il piano regolatore – questo è e rimarrà il punto cardine di tutta l'azione del Collegio – allo stato attuale vigeva per

⁷⁵ *Assemblea generale ordinaria*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 1, gennaio 1952 (bozza dattiloscritta in A.F.A.B.F./"Pubblicazioni degli atti del Collegio", fasc. III).

⁷⁶ *Una trasmissione alla radio. La ricostruzione napoletana*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 1, gennaio 1952. Il testo dattiloscritto dell'articolo in A.F.A.B.F./"Pubblicazioni degli atti del Collegio", fasc. III.

⁷⁷ *Le direttive del Collegio per la Ricostruzione napoletana. Memoriale*, (dattiloscritto, col titolo: *Ricapitolazione dei punti essenziali del programma di ricostruzione e di riordinamento urbanistico di Napoli* in A.F.A.B.F./"Collegio degli ingegneri").

⁷⁸ Cfr. *Il regolamento edilizio per il Comune ed i criteri per la rinnovazione di esso*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 4-5, aprile-maggio 1952. Anche l'originale dattiloscritto di questo articolo è conservato nella cartella della Fondazione Bordiga indicata alla nota precedente.

legge quello del 1939, e doveva essere integralmente rispettato fino alla pubblicazione di un piano nuovo e della relativa legge di approvazione. Non erano ammissibili nel frattempo stralci di sorta, poiché il criterio di stralcio a beneficio di progetti e sistemazioni parziali annullava quello di piano regolatore. Questo doveva essere unico e organico per tutto il territorio comunale e, tendenzialmente, extracomunale.

Quanto al regolamento edilizio, quello deliberato il 10 ottobre 1935 ed omologato dal Ministero LL. PP. il 30 ottobre 1935, divideva la città in 4 zone, mentre le norme di attuazione del p. r. del '39 la dividevano in 9 zone.

Ciò determinava in alcune zone delle discrepanze – in cui naturalmente si incuneavano le pressioni per ottenere licenze edilizie secondo le norme più vantaggiose – e questo fu considerato da molti (sia allora che in sede storica) come uno dei motivi di inadeguatezza del piano del '39.

Con la legge n. 1208 del 20 maggio 1939 – in più occasioni Bordiga ha insistito su questo – il piano regolatore della città di Napoli era stato approvato con l'integrazione (art. 1), delle *Norme Generali e prescrizioni tecniche di attuazione*, che avevano quindi forza di legge e andavano rigorosamente rispettate.

In base a tali norme ogni nuova costruzione o ristrutturazione di quelle esistenti doveva osservare le disposizioni generali relative alla altezza, numero di piani, distanze dalle altre fabbriche, ecc. previste nelle diverse zone dal p. r., e *inoltre* le norme del regolamento edilizio, quelle relative all'igiene e all'estetica stabiliti da Comune.

In nessun caso dunque era ammissibile per Bordiga che si invocasse il regolamento edilizio contro le norme del piano regolatore.

Successivamente, il 17 agosto 1942 era stata promulgata la legge urbanistica, che all'art. 33 prescriveva che i Comuni dovessero munirsi di regolamento edilizio, indicando i 14 punti di cui lo stesso doveva trattare, aggiungendo che nei Comuni dotati di piano regolatore il regolamento doveva anche "disciplinare le caratteristiche dei vari tipi di costruzioni *previste dal piano*".

Ora non c'era dubbio che il regolamento edilizio dovesse essere rinnovato, ma in perfetto accordo con le norme del piano regolatore, e se anche questo andava rinnovato, per una ovvia esigenza di coerenza e or-

ganicità, lo studio di essi, la loro pubblicazione e approvazione non potevano che essere contestuali: p. r. g., sue norme e regolamento edilizio.

Un contrasto circa i vincoli di zona vi era pure tra il regolamento edilizio e il progetto di piano regolatore in discussione.

Mentre il regolamento edilizio prescriveva per 3 zone dal centro verso la periferia le massime altezze di m. 32, 26, 20, il nuovo progetto di piano regolatore limitava una zona "storica" a m. 18, poi ammetteva per la centrale addirittura 42, poi decresceva a 32, 25, 15.

Non era la zona *storica* a preoccupare Bordiga, in quanto in essa non erano previste prossime grandi trasformazioni, con arterie di grande larghezza, per motivi storici, artistici ed economici, quanto il "salto" da 32 a 42 metri nella zona *centrale*: in pratica esso significava andare dai sei piani attuali a 12 e oltre, ossia raddoppiare la ricettività.

La densità abitativa non andava misurata solo con l'indice di affollamento di persone a vano, ma soprattutto con la densità per superficie, ossia, indice forse più espressivo ancora, del numero di abitanti su un ettaro di territorio.

In una realtà urbana come quella centrale di Napoli, caratterizzata da vecchia edilizia ad insufficiente aerazione e insolazione, tale indice esprimeva una condizione di rischio igienico ma anche di generale disagio sociale ed economico, per il crescente movimento del traffico nel centro, con rete di strade di insufficiente larghezza e nodi di confluenza inevitabilmente ingorgati.

La densità abitativa e il volume di traffico aumentavano sensibilmente non solo in funzione delle altezze degli edifici, ma anche quando, a parità di altezza, si aumentava il numero dei piani, o con le sopraelevazioni di vecchie fabbriche, concesse allora con generosità, senza calcolare i rischi di crolli futuri⁷⁹.

Se le nuove norme di edilizia favorivano la pressione centripeta della popolazione sia a scopo abitativo che come attività di ogni natura, col

⁷⁹ Nell'archivio di Bordiga vi è una cartella in cui sono conservati numerosi ritagli di giornali, cronache di Napoli degli anni '60, in cui sono segnate col lapis rosso le continue notizie di crolli di edifici.

tempo, il traffico, che in alcuni nodi era già difficile allora sbrigliare, sarebbe divenuto impossibile.

Occorreva dunque un nuovo e totalmente diverso orientamento per ottenere che piani e regolamenti edilizi agissero favorevolmente sulla dislocazione e sul movimento della popolazione, facendo in modo che ogni nuova opera, limitata o vasta, privata o pubblica che fosse, avesse per effetto non teorico e lontano ma pratico e immediato quello di portare: più igiene edilizia, meno addensamento nell'abitazione, meno addensamento nella città, meno congestione del traffico nei nodi centrali obbligati.

Occorreva anzitutto, nelle zone ove si doveva intervenire, diffidare della vecchia documentazione topografica che nessuno si era mai data la pena di verificare, ormai non più corrispondente all'effettivo stato dei luoghi. Gli organi a ciò preposti dovevano rieseguire i rilievi e gli accertamenti sul territorio, sullo stato delle costruzioni dopo i danni di guerra, rifare gli elenchi delle ditte e le descrizioni con gli estremi di legge e tecnici dei singoli possessi.

Si doveva dare la precedenza assoluta ai piani di espansione e di ampliamento edilizio, iniziando a costruire nelle zone periferiche rispetto al nucleo abitato più addensato, rinviando i piani per il centro a periodo successivo.

Andava sospesa ogni demolizione di stabili abitati per un periodo da cinque a dieci anni, tenendo presente che, con la stessa spesa, con l'opera di bonifica si dava alloggio a un terzo della popolazione ospitabile in nuovi rioni – il tempo della grande bonifica edilizia doveva di massima seguire quello della impellente riduzione del preoccupante affollamento.

Nei casi inevitabili di esproprio di proprietà private si doveva porre fine agli abusi del passato, smettendo la prassi di mettere mano alle procedure di legge solo molto tempo dopo la materiale demolizione (ciò che provocava sospensioni e ritardi nell'esecuzione dei lavori), e soprattutto andava represso l'accaparramento di suoli e proprietà da parte di compratori che incettavano a basso prezzo, speculando sulla situazione di incertezza creata dalla errata politica della ricostruzione prevalsa fino a quel momento.

Nel progettare i nuovi rioni non si doveva dimenticare che i progetti tecnici e i preventivi economici non dovevano contemplare solo gli edifici di abitazione, ma anche tutti gli edifici di diverso uso o misti (botte-

ghe, uffici, scuole, ecc.) e soprattutto la rete dei servizi pubblici generali come strade, acqua, elettricità, gas, telefono, ecc.

Constatando poi che lo stesso progetto di legge speciale deposto al Parlamento ne prevedeva il ritiro, pur conservando il progetto tecnico con il diverso nome di piano di bonifica o risanamento, si chiedeva la revoca del piano di ricostruzione della Via Marittima. Andava quindi subito riaperta e riattivata la Via della Marina da Piazza Municipio a Sant'Erasmus, poiché costituiva una indispensabile arteria della circolazione urbana e il suo sbarramento aveva messo in crisi tutto il traffico cittadino.

A giudizio del Collegio, qualunque fosse la provenienza dei mezzi finanziari e la sfera di intervento delle diverse leggi statali e parastatali, il Comune doveva avocare a sé la distribuzione delle opere nel programma generale e la esecuzione di tutte quelle che non erano di natura extracomunale.

Infine la richiesta, già formulata nel documento precedente, che la città e la sua Amministrazione non dimenticassero gli apporti di decenni e decenni degli studi della ingegneria napoletana e la garanzia che essi presentavano di indipendenza dalle consorterie che operavano contro l'interesse di Napoli.

Achille Lauro sindaco della città

Perché mai l'Amministrazione comunale non avesse pubblicato il piano regolatore modificato in base alle critiche avanzate dal Ministero dei LL. PP. è in effetti difficile da capire. Pare fosse sparita o fatta sparire una "tavola" del piano. Di ciò l'amministrazione Moscati si sarebbe accorta soltanto qualche mese dopo, quando il suo mandato era oramai scaduto. Il 7 marzo 1952 fu presa una deliberazione "con i poteri del Consiglio"

per porre riparo all'errore: deliberazione che avrebbe dovuto essere ratificata dal nuovo Consiglio comunale eletto il 25 maggio 1952⁸⁰.

Le elezioni amministrative del 25 maggio 1952 ebbero un risultato sfavorevole alla DC: grazie ad un premio di maggioranza per l'apparentamento che avrebbe raccolto più voti, lo schieramento monarchicommissino con 52 seggi (contro i 15 del centro e i 13 della sinistra) conquistò Palazzo San Giacomo, eleggendo alla carica di sindaco Achille Lauro (117 mila preferenze)⁸¹.

Personaggio "inimitabile", secondo Pietro Zullino, che scrivendone la biografia, aveva la sensazione di fare esercizio di archeologia politica⁸². Per la verità, a guardare la politica di oggi, Achille Lauro appare quasi un prototipo.

Nel '45 Lauro aveva praticamente ricominciato da zero: con la guerra aveva perso quasi interamente la sua flotta; il ruolo avuto nel regime fascista, l'amicizia con Ciano e Farinacci gli costarono all'arrivo degli americani l'internamento nel campo di concentramento di Padula. Liberato, riuscì in breve tempo a rimettere in piedi il suo impero economico, grazie all'"acquisto" delle navi americane *Liberty* (si trattò in realtà di una assegnazione da parte del governo, a prezzo puramente simbolico); entrò quindi in politica comprando il Partito Monarchico e favorendo la DC di De Gasperi, con la famosa "esecuzione" di Giannini.

L'uomo che nel '54 avrebbe progettato di mettere su una propria TV privata, conosceva bene il potere dei "media": proprietario al 50 per cento del "Mattino", del "Roma", e del "Corriere di Napoli" (quindi del quotidiano "Il Risorgimento" che nell'immediato dopoguerra raccoglieva le tre testate), cedette le quote (passive) degli altri due giornali per diventare proprietario unico del "Roma". Comprese subito le enormi ricadute elettorali degli investimenti nel mondo dello sport, divenendo presidente della Napoli Calcio.

L'immagine vincente fu quella del *self-made-man*, dell'uomo navigato, che sa e riesce a fare quello che vuole, del "decisionista", insomma. Nes-

⁸⁰ G. Chiaromonte, *op. cit.*.

⁸¹ Cfr. P. Totaro, *op. cit.*, pp. 11-25.

⁸² P. Zullino, *Il comandante. La vita inimitabile di Achille Lauro*, Milano, Sugarco, 1976.

sun possibile conflitto di interessi: troppo ricco perché avesse motivo di "rubare"; un amministratore ideale, che si ispirava all'efficietismo aziendale, un uomo nuovo, diverso dai professionisti della politica. Nessuna "filosofia", Iddio ce ne liberi, una sola cultura: quella del "fare".

Lauro inventò il partito-azienda: il nucleo forte, i pretoriani del suo "partito dei senza partito" erano gli uomini della flotta, i *caratisti* Grimaldi, Fiorentino, Cafiero, Attanasio, subito collocati ai posti strategici dell'amministrazione pubblica. Gli altri, tentacoli di una piovra capace di pescare voti in tutti gli ambienti sociali: costruttori, appaltatori, tecnici imbarcati nella politica, ex democristiani riciclati, nostalgici dell'"ordine", avventurieri, ecc., potevano dar sfogo alla loro libidine di potere con un solo limite: l'indiscutibile *leadership* del Comandante⁸³. Quello che a Lauro non riuscì, fu la scalata al potere centrale, di cui comprese subito la necessità, che però tramontò con la fatale avventura elettorale in Sardegna nel '57.

È lecito tuttavia chiedersi se tutto ciò fosse bastato, se non vi fosse stata la fallimentare politica delle amministrazioni che si erano succedute a Napoli dalla fine della guerra e le corresponsabilità, negli stessi errori, dei partiti di opposizione.

Il progetto di piano regolatore del '46, "riveduto e corretto", fu dalla nuova Giunta depositato e reso pubblico tra 23 agosto e il 22 settembre 1952, suscitando opposizioni di enti e privati cittadini⁸⁴.

Preoccupava il Collegio l'atteggiamento dell'ing. Guerra, passato nelle file del partito monarchico e divenuto assessore all'acquedotto nella giunta Lauro, che aveva manifestato qualche dubbio sulla opportunità di opporsi in toto al nuovo elaborato.

⁸³ Una descrizione delle "carriere" degli uomini di Lauro è il saggio di F. Soverina, *Tra società e stato: i consiglieri comunali laurini*, in *Il silenzio della ragione*, cit., pp. 19-45. Sulla "stagione del viceré Lauro" a Napoli, E. Corsi, *op. cit.*, pp. 33-85.

⁸⁴ "Forse non sai che la civica amministrazione - di cui sei *magna pars* - e tutt'al più se ti limiti all'acquedotto *bevi pars*, ha dal 23 pubblicato il nuovo Piano Regolatore, tal quale la precedente l'aveva predisposto. Tutto alla chetichella, ma dal 21 ciò mi è noto e le tavole sono al Collegio. Una boiata principe e peggiorata rispetto all'edizione 1945. Entro il 23 occorre avere opposto". *Lettera di Bordiga a Camillo Guerra*, Napoli, 27 agosto 1952, in A.F.A.B.F./ "Collegio degli ingegneri".

Bordiga prese carta e penna per invitare il collega a non macchiare il rigore scientifico di cui da sempre aveva dato prova, lasciandosi invischiare nelle gore della bassa politica:

Sono invece certo che sosterrai senz'altro tale tesi, di cui hai la paternità, e qualora altri nel Consiglio tentasse la solita sanatoria, che per i soliti motivi di politica di menimpippismo e di scarto di possibile onere di lavoro si avanza immanabilmente, sosterresti sempre il rinvio di quella robetta ad un più serio esame di gente possibilmente anche seria.

Ti ricordo alcuni precedenti. Tu hai con lettera al Collegio proposto che un passo dello stesso e della associazione ADECVIMAR chiedesse al Comune il ritiro del piano. Collegio e Adecvimar ognuno per suo conto hanno seguito il tuo parere tanto chiedendo nelle loro motivatissime opposizioni che stanno alla testa delle oltre 400 inoltrate dai cittadini.

È ovvio che quella del Collegio reca le firme del Comitato di Presidenza: Guerra, Milone, Bordiga [...].

Tu come urbanista non di primo pelo sei il principale autore del Piano 1939 ed inoltre della vigorosa opposizione che nel 1946 insieme facemmo al nuovo, che rispetto a quello era deteriore; questo terzo poi "au dessous de tout", e non puoi che esserne un affossatore [...]⁸⁵.

La "boccatura" del Collegio degli Ingegneri e Architetti di Napoli, espressa con atto di opposizione depositato il 18 settembre, fu senza attenuanti: quell'elaborato era insostenibile, indifendibile, impresentabile.

Preliminarmente, sul piano tecnico, fu fatta rilevare la mancanza di studi e degli elaborati prescritti dalla legge per la redazione di un piano regolatore, nonché l'insufficienza delle notazioni e convenzioni indispensabili per la lettura del piano e il suo utilizzo nella normativa edilizia⁸⁶.

Fondamentalmente, il progetto non rispondeva alla richiesta più importante avanzata dal Consiglio Superiore LL. PP., quella di una visione *intercomunale*, soprattutto per quanto riguardava la circolazione viaria e

⁸⁵ Lettera a Camillo Guerra, Napoli, 27 settembre 1952, con l'indicazione: "Moltissimo urgente, non personale", in A.F.A.B.F./ "Collegio degli ingegneri".

⁸⁶ Dal Comune erano stati pubblicati i seguenti documenti: 1) Delibera del Comune del 7 marzo 1952; 2) Relazione della Commissione (9 pagine!); 3) Nove tavole di grafici, delle quali una al 25 mila riproduceva lo stato attuale, 2 al 10 mila rappresentavano il progetto nel suo insieme, le ultime 6 lo dividevano in 6 fogli al 4 mila. Non vi erano colori convenzionali e la sola legenda relativa ai tratteggi e altri simboli era nel piano al 25 mila.

la distribuzione dei blocchi edilizi tra il centro e i futuri nuclei periferici. Accoglieva passivamente il piano di ricostruzione della Via Marittima, anziché delineare una soluzione risolutiva dei difetti ormai nettamente emersi, sulla base di esatti rilievi e progetti adeguati ai mezzi economici effettivi. Incideva troppo a fondo nel nucleo centrale (ignorando il patrimonio monumentale nella zona più antica), quando il problema era di decongestionare la città e ridurre l'affollamento. Il nuovo piano, in forma più grave del precedente, non esprimeva uno schema integrale delle direttrici di traffico vecchie e nuove e delle sedi di espansione della città, ignorando i problemi del collegamento col centro in rapporto a tutte le esigenze vitali della popolazione. Infine non veniva minimamente tutelata la zona collinare di Napoli: "il piano, non contenendo norme di zonizzazione edilizia resta in assoluto difetto quanto a garanzia che il verde interrotto da classiche ville non sia invaso come già venne denunciato e deplorato da fabbriche utilitarie massicce e deturpanti"⁸⁷.

Posto il progetto del nuovo p. r. g. all'ordine del giorno del Consiglio comunale l'8 ottobre 1952 per l'approvazione, l'ing. Vittorio Materazzo, entrato a far parte della giunta e divenuto presidente della nuova Commissione edilizia, presentò una mozione in cui, sulla base dell'"atto di opposizione" del Collegio, erano illustrate le ragioni che consigliavano di negare la ratifica al piano regolatore 1946-1952, e che prevalse per 42 voti⁸⁸.

⁸⁷ *Atto di opposizione al progetto di Piano Regolatore. Sinopsi*. "L'Ingegnere libero professionista", n. 6-7, giugno-luglio 1952. Nel numero successivo del bollettino (8-9, agosto-settembre) fu dato il testo completo dei primi due paragrafi: 1. *Antefatto*, 2. *Questioni di ordine generale relative al procedimento*. Copia del testo integrale del documento: *Atto di opposizione del Collegio alla rielaborazione del progetto di Piano Regolatore Generale della città di Napoli, settembre 1952*, pp. 41, in A.F.A.B.F./"Collegio ingegneri. opposizione urbanistica". Non tutto il documento fu opera di Bordiga, che si occupò della parte generale amministrativa e legale, e di quella tecnica per la zona del piano di ricostruzione, cfr. la missiva dal titolo: *Testamento di Bordiga*, 4 settembre 1952, in A.F.A.B.F./"Collegio degli ingegneri". Bordiga fu invece estensore dell'"Atto di Opposizione" presentato dall'A.D.E.C. VI.MAR. La minuta dattiloscritta di esso, firmata scherzosamente: (San) Gennaro Stingo, è in A.F.A.B.F./"Collegio degli ingegneri".

⁸⁸ Cfr. *Il caotico piano regolatore bocciato alla Sala dei Baroni*, "Roma", n. 283, 9 ottobre 1952 e *Napoli ancora una volta senza piano regolatore*, "Il Giornale", 9 ottobre 1952, ove è riportato il testo integrale della mozione.

Al "Mattino", che definì un grave errore la mancata ratifica del piano, dettata a suo dire da *arrière-pensée* di carattere politico e dal fatto che Lauro sarebbe stato personalmente contrario alla "Via Marittima", il "Roma" ricordò che il piano di ricostruzione era cosa diversa dal piano regolatore, ed era stato ormai approvato con decreto ministeriale nell'ottobre del 1951, aggiungendo un pò sornione: non bastava l'edificio di otto piani della flotta Lauro a dimostrare l'interesse del Comandante per la Via Marittima?⁸⁹

Da quel voto, a suo dire "scandaloso", Isabella fa partire il disordine edilizio di Napoli, rendendone corresponsabile il Collegio Ingegneri e Architetti che aveva voluto, più di chiunque altro, l'affossamento di quel piano a lui tanto caro:

Così il lavoro compiuto in tanti anni andava completamente distrutto proprio nel momento in cui stava per giungere in porto [...]. Se il proposito era quello di creare il vuoto della norma giuridica, di sostituire alla legge codificata la legge della giungla secondo la quale vince il più forte, si può dire che esso è pienamente riuscito. Per circa vent'anni, la legge del più forte ha regolato i rapporti tra i cittadini e le pubbliche amministrazioni nel settore dell'edilizia⁹⁰.

Il Collegio degli Ingegneri, olimpicamente indifferente al colore delle fazioni che armeggiavano nella Sala dei Baroni, salutò quell'evento come una vittoria⁹¹, consistente non tanto nel siluramento di un piano errato, destinato a cadere prima o dopo nel nulla per *virtù* propria, quanto nel fatto che i suoi punti di vista sulle questioni essenziali della ricostruzione napoletana erano finalmente divenute di dominio pubblico, e la "valanga" di opposizioni avanzata dai cittadini aveva prevalso.

E alle aspre critiche rivolte al suo operato apparse sulla stampa, anche da parte dell'A.N.I.A.I., che Isabella richiama nel suo libro, rispose

⁸⁹ *Mirabolanti avventure di una stazione ferroviaria*, "Roma", n. 288, 14 ottobre 1952.

⁹⁰ *Op. cit.*, pp. 307-308. Questa medesima valutazione fu esposta dall'ing. Cosenza nella sua comunicazione al VII Congresso nazionale dell'I.N.U. (Bologna, ottobre 1958), riportata e fatta propria da N. Chiaromonte, *op. cit.*, pp. 51-52.

⁹¹ Il "Roma", n. 288, del 14 ottobre, pubblicò i telegrammi di Guido Milone, per conto del Collegio Ingegneri e di Gaetano Del Pezzo, per il Sindacato Ingegneri liberi professionisti, che si congratulavano con l'amministrazione comunale per la negata ratifica.

pubblicando una sintesi dell'atto di opposizione del 18 settembre predisposto dal Consiglio direttivo, e un documento che sfidava ad un dibattito tecnico serio, con i disegni sul tavolo, i "tecnici qualificati che si sarebbero scandalizzati del rigetto del piano".

Quanto ai risvolti polemici, a nessuno era lecito qualificare come pretestuosa, interessata o dettata da ragioni di contingenza politica l'opposizione del Collegio, che durava dal 1946 e di cui il documento rammentò la lunga, costante serie di interventi, sia quelli ufficiali presentati nelle sedi competenti che quelli diramati a mezzo stampa⁹².

Del tutto assurda era la pretesa che la fase delle opposizioni e delle controdeduzioni fosse da considerarsi superata e che bastasse la pubblicazione di alcuni disegni del piano per ritenerlo approvato, senza che gli autori ne dessero ampia ragione al pubblico con scritti e dibattiti, come avveniva in qualunque altra città, in occasione di un atto amministrativo di così alto rilievo come un piano regolatore generale. Ci sarebbe stato anzi da meravigliarsi che "con una ennesima decisione unanime e aggritrice degli aspetti tecnici di questi gravissimi problemi si facesse ancora passare una merce palesemente *avariata* [qui è sicuramente Bordiga che scrive], come finora è accaduto non poche volte".

Non solo era falso che, dopo la bocciatura del piano, Napoli restasse senza normativa edilizia – come falso era l'argomento che sarebbe stato meglio votare comunque un piano anche se cattivo – ma solo grazie a quel fatto nuovo si poteva ora sperare che cessasse "una voluta anarchia in base alla quale innumeri *mostri* edilizi sono passati con la formula: si può violare il regolamento edilizio perché ne stiamo studiando uno nuovo – si può violare il vigente piano regolatore generale e la legge 29 maggio 1939 che lo approvò, perché aspettiamo che si approvi il nuovo magnifico piano – si possono mettere in disuso (come il Comune aveva fatto!!) le allegate norme edilizie perché quel piano sarà sostituito da

⁹² In particolare fu oggetto di pesanti insinuazioni l'ing. Camillo Guerra, costretto a difendersi pubblicamente, cfr. *Smentita mortificante del prof. Camillo Guerra*, "Roma", n. 289, 15 ottobre 1952. La lettera fu apprezzata da Bordiga: "bene bene la lettera al Roma. Molto migliore di quella che scrivi a me, in quanto non hai rivendicato innocenza ma ti sei risolutamente schierato colla nostra associazione... a delinquere", *Lettera a Camillo Guerra*, Napoli, 16 ottobre 1952, in A.F.A.B.F. "Collegio degli ingegneri".

uno nuovo (vedi caso, privo di qualsiasi norma!) – si può trasgredire la legge urbanistica 1942 perché abbiamo preparato un progetto di legge speciale per Napoli".

Non aveva molto senso stigmatizzare l'opposizione dei proprietari di immobili, che in nome di una del tutto dubbia "pubblica utilità" si prevedeva di espropriare. Non nell'esercizio di quel diritto sancito dalla legge andava individuato il peso degli interessi privati; la *cuccagna privata* si nascondeva sempre più dietro la maschera della *pubblica utilità*, delle grandi palinogenesi edilizie, succhiando con crescente audacia e sfrontatezza il pubblico denaro.

"Proponiamo quindi – tagliava secco il documento – che si discuta senza alcuna *legittima suspicione*, e ciò per nostra generosità, in quanto se essa vi fosse, andrebbe tutta cercata dalla parte dei fanfaroneschi entusiasmi per i progettoni fuori misura"⁹³.

Per quanto non approvato dal Consiglio comunale, con procedura del tutto insolita il nuovo piano regolatore venne inviato, naturalmente non accompagnato dai testi delle opposizioni, alla sezione urbanistica territoriale del Provveditorato alle OO. PP. che, dopo aver formulato un proprio parere, articolato in 6 punti, che ribadiva gli argomenti dei fautori del piano, trasmise a sua volta la pratica alla Giunta provinciale amministrativa. Questa, con delibera del 19 novembre 1952, dava il termine di 20 giorni al Comune per "controdedurre", vale a dire per rimangiarsi l'ordine del giorno dell'8 ottobre, che aveva respinto la ratifica del piano regolatore⁹⁴.

⁹³ *Il voto del Consiglio Direttivo*, 12 ottobre 1952, "L'Ingegnere libero professionista", n. 6-7, giugno-luglio 1952. Il documento fu integralmente pubblicato dal "Roma", n. 292, del 18 ottobre: *Il Collegio Ingegneri e Architetti contro l'aborto edilizio di Moscati*. Si veda anche, sullo stesso numero de "L'Ingegnere libero professionista", la nota: *Bocciatura del piano regolatore*, sicuramente scritta da Bordiga, di cui l'originale dattiloscritto: *A commento di una lunga battaglia. Una prima deformità urbanistica è andata a picco*, si trova in A.F.A.B.F./"Pubblicazioni degli atti del Collegio", fasc. VII.

⁹⁴ *Edificanti manovre per ridare vita ad un aborto*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 8-9, agosto-settembre 1952 (A.F.A.B.F./"Pubblicazioni degli atti del Collegio", fasc. VII). Cfr. P. Totaro, *op. cit.*, p. 25.

La Giunta provinciale, senza attendere i 20 giorni, annullò la deliberazione comunale e trasmise gli atti al Prefetto, che minacciò di fare intervenire un suo commissario perché il piano venisse approvato.

Venne fuori, riesaminando il fascicolo, che in realtà vi era già stata una approvazione *consiliare* e non della sola giunta – quella del 17 dicembre – sempre dell'Amministrazione scaduta (che comunque non aveva provveduto alla pubblicazione degli elaborati, come prescritto dalla legge). A quell'epoca la Giunta provinciale amministrativa aveva rinviato il deliberato perché mancava l'allegato 8 (la tavola più importante, riguardante il centro storico e le questioni più scottanti). La Giunta comunale, con la celebre delibera *in articulo mortis* del 7 marzo 1952, aggiunse il foglio omesso, ma la pubblicazione ufficiale del 23 agosto non citava la delibera del cessato Consiglio ma solo quella della giunta del 7 marzo.

Di fronte alle intimidazioni della autorità statale, il 14 gennaio 1953 il Consiglio comunale accettò la proposta della Giunta provinciale di considerare approvato il progetto di piano, e del tutto regolare la sua pubblicazione. Il sindaco Lauro, nella sua dichiarazione programmatica del 26 gennaio, dichiarò che il piano regolatore risultava ormai un "atto perfetto", cioè non più soggetto a ratifica della sua Amministrazione, la quale avrebbe provveduto all'invio del progetto stesso al Consiglio Superiore dei LL. PP., riservandosi di richiedere, nelle forme consentite dalla legge, tutte le varianti ritenute necessarie per migliorarlo e adeguarlo alle attuali esigenze cittadine⁹⁵.

Questa storia, e proprio per i suoi contorni poco chiari, si commenta da sé; quello che importa rilevare è che in ogni caso la questione rimaneva aperta, in quanto si doveva ancora controdedurre alle osservazioni e alle opposizioni, in primo luogo a quelle del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti, che per parte sua dichiarò apertamente di condividere il drastico parere dell'ing. Materazzo di rifare tutto d'accapo.

Ecco di seguito la risposta del Collegio ai 6 punti del parere della Sezione urbanistica del Provveditorato alle OO. PP, in base alla quale la Giunta provinciale era partita in quarta:

⁹⁵ Cfr. *Le dichiarazioni programmatiche del Sindaco Achille Lauro, Napoli, 26 gennaio 1953*, Napoli, Giannini, s.d., p. 33. Anche F. Isabella, *op. cit.*, pp. 315-316.

1. La inattuabilità del piano in vigore per legge non può essere pronunciata da chi deve imporne il rispetto. Il motivo che essa derivi dalla soluzione ferroviaria è sbagliato, perché mostra la grave ignoranza della legge 1939 di promulgazione che al primo articolo *esclude* la zona ferroviaria e sancisce tutto il resto.
2. I rilievi del Consiglio Superiore del 1950 fecero giustizia, in appositi paragrafi che precedono quelli speciali, di tutta la impostazione del piano: eccessiva demolizione interna, cattiva disposizione dei rioni nuovi esterni, sbagliata rete generale di circolazione, necessità di piano intercomunale. Il Provveditorato, di cui il parere di allora subì equipollente bocciatura, ha asserito l'opposto! Ed ha aggiunto che le poche varianti sono state introdotte, il che non è vero nemmeno per le censure particolari!
3. Ha pure negato che quell'intervento, ...riferito ovviamente alla durata del piano, che già il Consiglio Superiore *definì* colla parola "demolizione", sia nel centro del 40 per cento e sia cresciuto rispetto al censurato progetto, e ha negato che con tale termine restino ben definite le zone presso la ferrovia, spietatamente *quadrettate* nel piano.
4. Anche tal punto nega che il Consiglio Superiore ha parlato di *insufficienza e superficialità*. Ma questo ha detto di peggio: "se non si vuole creare una passività ancora peggiore di quella esistente". Parole che pesano alquanto.
5. Ha detto, sempre il Provveditorato, che agli elaborati mancanti si *supplisce* con quelli 1946, laddove un alunno di prima tecnica può sovrapporre i lucidi e vedere che non collimano, tutte cose fatte dal Collegio, prima di parlare e firmare.
6. Ha detto che la pubblicazione fu regolare, e nel tempo stesso asserito che risulta debitamente approvato un progetto di regolamento edilizio, non coordinato al progetto di piano regolatore e *non pubblicato* con esso⁹⁶.

In realtà, per il piano regolatore del 1946 era suonato il *De Profundis*.

Per alcune grandi città che già avevano il piano regolatore (tra le quali Napoli), la legge urbanistica generale del 17 agosto 1942 ne aveva stabilito la scadenza a dieci anni dalla pubblicazione della legge stessa, cioè il 16 ottobre 1952. Il Ministero dei LL. PP. propose di prorogare tale scadenza al 1955, e a Napoli si entrò ben presto nell'idea di porre allo studio un nuovo piano regolatore.

⁹⁶ *Il piano regolatore. Parto cesareo tentato e fallito*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 10-11-12, ottobre-novembre-dicembre 1952 (originale dattiloscritto in A.F.A.B.F./ "Pubblicazioni degli atti del Collegio", fasc. VIII).

* * *

Oltre alla gestione (in condominio con la DC) dei fondi della legge speciale che stava per essere approvata, e la possibilità di rapida realizzazione del rione Carità – ha ricordato Isabella – Lauro aveva a sua disposizione il piano di ricostruzione con la Via Marittima⁹⁷.

Piano che per Bordiga restava "un colossale passivo: che si ha la faccia di presentare come uno scorrevole affare per Napoli e il Comune"⁹⁸.

Dal dicembre del 1947, il piano di ricostruzione non aveva fatto grandi progressi e non si sapeva né come andare avanti né come tornare indietro.

Nel 1949, con decreto n. 811-814 del 4 aprile, il Ministero dei Lavori Pubblici aveva indicato altre modifiche da apportare al progetto (oltre a quelle proposte nel decreto di approvazione del 1946). Nel luglio 1950 il Comune approvò la terza versione del progetto: si ebbero 27 opposizioni, tra le quali quella del Collegio degli Ingegneri⁹⁹.

A distanza di un anno, luglio 1951, Bordiga tracciò un bilancio, un vero e proprio conto profitti e perdite di tutta l'operazione.

Il piano di ricostruzione aveva inizialmente investito un'area estesa circa 77 ettari, decurtata di alcune zone marginali (che erano del tutto o quasi integre) nei successivi vari decreti a 69 ettari.

Una accurata statistica effettuata dal Collegio aveva accertato che nei detti 69 ettari esistevano prima della guerra quasi 82 mila vani, di cui circa 20 mila di abitazione. Il danno era stato rilevante: vani distrutti 40.600; vani danneggiati 24.800. Pareggiando due vani danneggiati ad

⁹⁷ F. Isabella, *op. cit.*, p. 314. Sull'intesa tra Lauro e la DC per la gestione della Cassa del Mezzogiorno e i criteri (non diversi da quelli che abbiamo visto inaugurare dall'ex sindaco Moscati) adottati da Lauro per il risanamento del rione Carità, cfr. P. Totaro, *op. cit.*, pp. 38-44.

⁹⁸ *La litoranea di Carlo Terzo*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 5-6, maggio-giugno 1953 (bozza dattiloscritta in A.F.A.B.F./"Pubblicazioni degli atti del Collegio", fasc. X).

⁹⁹ Copia del documento: *Osservazioni sul piano di ricostruzione*, 4 ottobre 1950, pp. 16, in A.F.A.B.F./"Collegio degli ingegneri 1950-1951". Pubblicamente, in una conferenza svoltasi nella sede del Collegio dal titolo: "fisiologia e patologia degli organismi urbani", Bordiga sparò a zero contro le "pure esercitazioni e virtuosismi tecnici", lo "scolastico utopismo" che aveva prevalso con l'impiantare piani regolatori del tutto avveniristici e piani di ricostruzione privi di ogni copertura finanziaria nella disastrosa fase di ricostruzione postbellica. Cfr. "Il Giornale d'Italia", n. 298, 16 dicembre 1950.

uno distrutto, il danno ammontava a circa 53 mila vani su 82 mila, ossia poco meno di due terzi.

La zona dunque, mentre rappresentava un undicesimo della città, racchiudeva un quarto del danno, in quanto comprendeva anche parte della zona industriale fortemente colpita, e che restava fuori del nucleo urbano.

Sarebbe stato dunque logico concentrare in una tale zona lo sforzo ricostruttivo, senza naturalmente dimenticare gli altri tre quarti del danno fuori dalla zona, e i rioni ancora più malsani, a ponente di Toledo e a settentrione del Rettifilo, e le altre chiazze di edilizia antigienica disseminate in tutti i quartieri urbani ed extraurbani.

Alla fine delle guerra dunque solo 16.200 vani abitabili su 81.600 erano stati risparmiati, in cui la popolazione si precipitò, addensandosi nelle case e completando con baracche le numerose botteghe artigiane del rione.

In un primo tempo si consentì la riparazione e la ricostruzione, quando però il "Piano" venne pubblicato ed approvato in parte (mai finanziato), si cominciò dapprima a negare i benefici delle leggi postbelliche, e poi a vietare anche con mezzi coercitivi ogni lavoro, indiscriminatamente.

Nonostante ciò era stato fatto moltissimo; all'inizio del '51, erano stati ricostruiti 6.700 vani (ossia il 17% dei distrutti) e riparati 10.100 (ossia il 41% dei danneggiati). Risultavano inoltre occupati 13.400 dei vani danneggiati (54%).

Ciò significava che erano rimasti fuori uso 35.200 vani, tra rasi al suolo e danneggiati vuoti, e ne venivano utilizzati 46.400; in altre parole era andata perduta il 43 per cento della dotazione edilizia antebellica, mentre ne veniva utilizzata bene o male il 57 per cento.

Un rilievo importante, sottolineato da Bordiga, era che circa 40 mila vani, ossia circa diecimila unità immobiliari, non avevano potuto figurare nelle domande e pratiche di ricostruzione ammesse dal piano: 34 mila vani non avevano potuto essere ricostruiti, e oltre 6 mila erano stati ricostruiti, ma senza alcun aiuto.

Se si fosse tenuto conto delle indicazioni del piano regolatore 1939 – anziché metterlo volutamente e illegalmente fuori uso – o si fosse adottata una duttile normativa di controllo urbanistico, si sarebbe potuto costruire di più e meglio, non necessariamente ricalcando la vecchia configurazione degli edifici e la carente rete viaria.

Paradossalmente il risultato del procedimento seguito era stato proprio questo: i 6.700 vani ricostruiti e i 10 mila riparati stabilmente, con una spesa dei privati di circa cinque miliardi, erano risorti esattamente dove erano, e in contraddizione con le prospettive del nuovo piano.

In questa situazione, nella eventualità – che Bordiga continuò a giudicare del tutto improbabile – che si fosse dato seguito al piano di ricostruzione, si sarebbero avuto effetti paradossali.

Dei 69 ettari soggetti al piano, solo 29 sarebbero stati destinati alla ricostruzione dei fabbricati, 26 ettari e mezzo sarebbero stati ceduti al porto, e 13 e mezzo avrebbero formato la grande strada di quaranta metri di larghezza. Dei 46.400 vani in funzione il Piano ne avrebbe lasciato in piedi solo 4.500, demolendone 43.200, ovviamente demolendo anche i ruderi non utilizzati.

Una probabile revisione del piano, col salvataggio di alcuni complessi edilizi nella parte orientale, non avrebbe cambiato di molto la futura dotazione di appartamenti, a progetto eseguito.

Misurando lotto per lotto le aree di progetto e applicando i dati di altezza e di numero di piani che lo stesso prevedeva, vi erano in progetto 24.400 vani di nuova costruzione.

La dotazione a piano attuato sarebbe stata dunque di soli 28.900 vani. Un maggiore salvataggio avrebbe diminuito un pò le demolizioni ma anche le nuove costruzioni, quindi la cifra totale sarebbe rimasta sostanzialmente la stessa.

Bordiga trasse il seguente bilancio:

Il Piano di ricostruzione ha finora avuto un effetto concreto: quello di impedire la ricostruzione di 34 mila vani, e quello di negare aiuto ai ricostruttori locali di altri 6 mila.

Ma il suo effetto *virtuale*, ove lo si lasciasse in piedi, ed ove dopo un incalcolabile numero di anni fosse ultimato, si condensa in questo risultato:

Dotazione antibellica: 81.600 vani.

Dotazione attuale, in parte di fortuna: 46.400 vani.

Perdita dovuta alla guerra, ad oggi: 37.200 vani.

Dotazione a "ricostruzione" avvenuta: 28.900 vani.

Perdita dovuta al... Piano di ricostruzione: 52.700 vani¹⁰⁰.

* * *

Venne poi il decreto n. 2429 del 23 ottobre 1951, equivoco come i precedenti, in quanto faceva proprie le osservazioni critiche espresse negli atti di opposizione, al tempo stesso le respingeva e approvava il progetto, con ulteriore invito a correggerlo.

Il decreto bocciava le zone di espansione proposte dal Comune a Starza di Bagnoli e Capodichino, indicando come più adatto il comprensorio tra Soccavo e Fuorigrotta, e rinviava in sede di piano regolatore la soluzione dell'imbocco nel Rettifilo da Via Nolana e Via del Lavinaio, in quanto sacrificava un grosso fabbricato fuori dal piano senza risolvere il problema del traffico. Non si può infine non sorridere a leggere il parere espresso dal Ministero circa l'area tra Piazza Mercato e Via Marittima, su cui si erano appuntate le mire dei costruttori e dove sarebbe sorto il mastodontico edificio Ottieri: "Si impone una volumetrica e un aspetto architettonico che ben si inquadrino nell'ambiente tradizionale"!!!¹⁰¹.

Una soluzione però, indispensabile e urgente, per la Via Marittima andava trovata, poiché la nuova arteria in costruzione paralizzava tutto il traffico costiero, da e verso il porto e quindi le attività artigianali e

¹⁰⁰ A. Bordiga, *Piano di ricostruzione e paralisi ricostruttiva*, cit. I dati riferiti erano il frutto di una accurata ricognizione dei quartieri in questione. Nell'archivio della Fondazione Bordiga, a Formia, sono conservate alcune grandi planimetrie, con la precisa indicazione del diverso stato dei corpi edilizi al gennaio 1951: A) Demolizione antibellica; B) Distruzione di guerra; C) Demolizione postbellica; D) Danno di guerra non riparato; E) Danno non riparato (fabbricato abitato); F) Fabbricato intatto; G) Riparazione postbellica; H) Riparazione in corso; I) Ricostruzione postbellica; L) Ricostruzione in corso; M) Nuova costruzione; N) Nuova costruzione in corso.

¹⁰¹ *Il piano di ricostruzione e le sue grame vicende*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 2-3, febbraio-marzo 1952 (A.F.A.B.F./"Pubblicazioni degli atti del Collegio", fasc. IV). Sopraggiunse in quello stesso torno di tempo un nuovo intervento legislativo, a rafforzare la tesi del Collegio: la legge n. 1402 del 27 ottobre 1951 sui piani di ricostruzione, che negava ai Comuni la facoltà di espropriare fabbricati abitati. Si vedano, a questo riguardo, i chiarimenti apportati da una decisione del 29 maggio della IV sezione del Consiglio di Stato commentati da Bordiga in una nota apparsa su "L'Ingegnere libero professionista", n. 1-2 gennaio-febbraio 1954: *Niente demolizioni coi Piani di Ricostruzione* (bozza dattiloscritta in A.F.A.B.F./ "Pubblicazioni degli atti del Collegio", fasc. XIV).

commerciali della zona – una assurdità lamentata dallo stesso Lauro, pur convinto della utilità della nuova arteria stradale¹⁰².

La strada doveva essere lunga m. 3.357. Ne erano stati fatti 810 metri, in tre tronchi: due ai Granili, uno al Mandracchio.

La spesa per tutto il progetto (strada porto, edilizia interna, edilizia per gli sloggiati) ammontava secondo Bordiga a 80 miliardi.

Erano stati spesi fino a quel momento 923 milioni – mai stanziati per il piano di ricostruzione ma stornati più o meno legittimamente dai fondi di altre leggi (per la disoccupazione, per il Mezzogiorno).

Erano pronti i progetti di altri quattro lotti per una lunghezza di 802 metri (caserma Bianchini, Borgo Loreto, Piliero).

Il progetto comunale di tutte le opere della sola rete stradale ammontava a 9 miliardi 270 milioni. Il governo aveva promesso un acconto di 1 miliardo e 100 milioni¹⁰³.

¹⁰² "Attraverso concessioni indiscriminate delle passate Amministrazioni, la via Piliero è stata per la maggior parte assorbita dalle Amministrazioni Portuale e ferroviaria che hanno spostato verso il retroterra della città invece che verso la zona orientale, la bocca di ampliamento del porto. Con questo ampliamento, e con il lentissimo progresso dei lavori della Via Marittima, è stata bloccata la comunicazione tra Via Piliero e Piazza Municipio. Tutto il traffico ordinario, tramviario, automobilistico, proveniente dai comuni vesuviani, è stato concentrato su Via Depretis, che ormai ha raggiunto un limite insopportabile di saturazione. È stato così in gran parte annullato il vantaggio dell'apertura della Galleria della Vittoria. È necessario, quindi, completare ed attivare al più presto il primo tratto della Via Marittima [...]. Noi abbiamo bisogno di una vasta strada che si ricollegli a Via Nazario Sauro e a Via Caracciolo, formando una sola litoranea, ed in pari tempo serva inappuntabilmente il porto in tutte le direzioni. La grande litoranea esterna esiste in tutte le grandi città sull'acqua. Discutere, quindi, della sua necessità attuale, è ozioso. E l'Amministrazione, ad evitare ritardi nell'esecuzione dell'opera, rinuncia a prospettare quelle varianti che pur sarebbe logico apportare all'attuale piano", A. Lauro, *Dichiarazioni programmatiche*, cit. p. 8.

¹⁰³ Bordiga commentò così il progetto di Lauro di mettere mano a tutta la viabilità e di pavimentare le strade dissestate di Napoli: "Più l'intervento è radicale più deve essere rapido: anche da un punto di vista economico non si può tenere una città viva sul tavolo anatomico per decenni. Un piano al dieci per cento (sull'insieme della città) può durare trent'anni, uno al quaranta per cento dovrebbe durare cinque. La spesa annua cresce come il quadrato dell'indice di intervento: determinata la spesa annua si dà al piano un rapporto di intervento che varia come la radice quadrata della spesa", *Via Marittima: fuori la verità!*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 8-9 agosto-settembre 1952 (A.F.A.B.F./"Pubblicazioni degli atti del Collegio", fasc. VII).

Occorrevano poi i fondi oltre che per la strada, per le espropriazioni, per abbattere gli edifici, e per tutte le ricostruzioni, di cui mancavano i relativi preventivi.

Il Comune non era in condizioni di finanziare lavori¹⁰⁴.

E tuttavia, in questa situazione, il Comune voleva fare il tratto dal Mandracchio a Piazza Municipio. Ma doveva demolire dei fabbricati che erano occupati da 300 famiglie, e dare ad esse un alloggio.

Bordiga intuì al volo l'operazione che si calcolava di fare: utilizzare i fondi della legge Aldisio, invece che per i senzatetto, per ospitare le 1.500 persone sfrattate.

In rioni nuovi, calcolando abitazioni, servizi generali, ecc., sarebbero occorsi 800.000 lire per abitante. Quindi si sottraeva più di un miliardo ai 6 della legge Aldisio, nonostante fossero stati costruiti pochissimi vani di tipo popolare, per "dare un concreto sprone per l'iniziativa privata, che dovrà procedere alla ricostruzione dei quartieri adiacenti", per dirla con le parole dello stesso Lauro¹⁰⁵.

Come pensava Lauro di uscire da questa situazione?

Anzitutto facendo pressioni sul governo centrale perché riconoscesse la drammaticità della situazione e intervenisse, come era stato fatto per Roma, a sanare il deficit della città.

Considerando poi che si trattava di ricostruire zone devastate dalla guerra, il Governo "doveva senz'altro" accollarsi il finanziamento dell'opera, o attraverso provvedimenti legislativi speciali, adeguati alle reali necessità della città, oppure attraverso uno stanziamento immediato da

¹⁰⁴ I debiti del Comune al 31 dicembre 1952 erano, in cifra tonda, 30 miliardi e mezzo (20 miliardi di mutui e 10 da pendenze varie con enti, banche, fornitori, ecc.). Il debito totale effettivo 33 miliardi. Di contro le entrate annuali ordinarie del Comune ammontavano a circa 6 miliardi e 700 milioni, dei quali 5 miliardi e 200 milioni per tributi, un miliardo circa per partecipazioni varie e 500 milioni circa per altri titoli. Annualmente il Comune spendeva quasi 6 miliardi per il personale e 1 miliardo e mezzo per quota ammortamento capitale ed interessi sui debiti consolidati, in tutto cioè, circa 7 miliardi e mezzo. A. Lauro, *Dichiarazioni programmatiche*, cit., p. 7. Cfr. anche P. Totaro, *op. cit.*, pp. 26, 29-30.

¹⁰⁵ "Una parte di queste famiglie potranno essere alloggiate nelle case ultra popolari già in costruzione in base alla legge n. 200 in data 28 marzo 1952, Legge, però, che come ho già detto, è largamente insufficiente ai bisogni cittadini", *ibidem*, p. 9 e 23. Lauro calcolava il finanziamento della legge Aldisio di 6 miliardi sufficiente a coprire solo la metà del fabbisogno di case per i senza tetto.

parte del Ministero dei LL. PP. di almeno 5 miliardi, utilizzabili subito, che avrebbero potuto gravare sull'esercizio dello stesso Ministero nei prossimi dieci anni.

In base alla legge 261 in data 10 aprile 1947, ricordò Lauro nel suo programma, la precedente Amministrazione aveva già chiesto, sin dall'8 giugno 1948, al Ministero dei LL. PP. che esso si sostituisse al Comune nel finanziamento e nell'esecuzione del piano di ricostruzione. Risultavano anche perfezionati gli adempimenti preliminari, ma fino a quel momento il Ministero aveva deciso di intervenire solo parzialmente, limitatamente ad una spesa di 300 milioni. Altri 500 milioni risultavano stanziati dal Genio Civile per l'esercizio 1952-53:

Con questo ritmo, occorreranno numerosi decenni prima che sia portata a compimento la sola Via Marittima e la rete stradale secondaria la cui esecuzione, ripetiamo, è condizione essenziale perché la iniziativa privata si accinga all'opera di ricostruzione edilizia, che è di entità varie volte maggiore di quella della semplice costruzione stradale.

Quanto alla ricostruzione edilizia prevista dal piano di ricostruzione, Lauro fu fin troppo chiaro, dicendo che, con la vigente legislazione in materia di comparti edilizi (legge urbanistica del 1942), dovendosi richiedere il concorso del 75 per cento della consistenza condominiale, era praticamente impossibile realizzare "concrete iniziative su scala sufficiente vasta". Dato l'eccessivo frazionamento della proprietà e l'incapacità ed impossibilità dei condomini ad operare in proprio, la nuova Amministrazione si sarebbe avvalsa dell'articolo 17 della legge n. 1402 del 27 ottobre 1951 sui piani di ricostruzione, che consentiva al Comune di procedere direttamente alle espropriazioni quando ciò fosse giustificato da speciali circostanze.

In conclusione: sostanziosi sussidi statali e mano libera all'iniziativa privata; il programma di Lauro non brillava certo per originalità.

* * *

Le varie soluzioni prospettate per la Via Marittima continuarono a risultare a Bordiga del tutto infelici e non risolvienti.

Anche l'idea di eseguire la sola strada Marittima non a cura del Comune e della Cassa del Mezzogiorno, ma del Genio civile, che avrebbe eseguito espropri per pubblica utilità, con applicazione della legge 1885, limitatamente al nastro di 40 metri, non reggeva per tutta una serie di ragioni. Anzitutto *tecniche* (pendenza costante della strada, incontri di sottoservizi, regime e aspetto della vecchia edilizia a margine della nuova via, ecc.), poi *giuridiche* (rispetto della legge urbanistica che prescriveva piani zonali e non tagli di strade nuove nel vivo della edilizia attuale) ed infine *economiche* (insufficienza di tutti gli stanziamenti disponibili per aprire la via da un capo all'altro, anche facendo gettito della lottizzazione edilizia del piano di ricostruzione e del proposito di bonifica).

La situazione appariva così scoraggiante che nemmeno l'intervento taumaturgico della "iniziativa privata" avrebbe potuto offrire una soluzione soddisfacente; al massimo si sarebbe avuto qualche "fattaccio edilizio", su aree particolarmente appetitose.

A giudizio di Bordiga sarebbe stato infinitamente meglio reimpostare tutta la questione *ex novo*, dal progetto alla prassi di approvazione e di attuazione, rinunciando a storture e ad arbitri burocratici per risolvere in qualche modo il problema e rispettando la norma della legge speciale di gestire i fondi finanziari disponibili in base al criterio della urgenza e priorità delle opere, fino ad allora calpestato¹⁰⁶.

In che cosa consistesse il "fattaccio edilizio" Bordiga lo spiegò in una conferenza tenuta il 7 dicembre, da cui è facile intendere la sua insoddisfazione non solo per l'anarchia edilizia, ma anche per il tipo di architettura che andava prendendo piede a Napoli, coi nuovi palazzoni "cassettiformi" di esasperata altezza sorti sulle demolizioni del centro, gli edifici dalle anonime facciate a colombaia in periferia oppure le casettine monofamiliari a un piano, con terrazzino a livello, dei "villaggi" di edilizia popolare¹⁰⁷.

¹⁰⁶ *Conversazioni tecniche del Collegio. Piani edilizi per Napoli*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 9-10, settembre-ottobre 1953 (A.F.A.B.F./"Pubblicazioni degli atti del Collegio", fasc. XII).

¹⁰⁷ *Il fattaccio edilizio*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 10-11-12, ottobre-dicembre 1952. Il tema vero della conferenza era il grattacielo della società "Sud Italia" in Via Marconi, come risulta da una lettera all'ing. Vittorio Materazzo, in cui Bordiga constatò "con preoccupazione"

Lungi dal migliorare la situazione, tutto ciò produceva un deterioramento del "tono urbanistico" per quanto riguardava affollamento, ingorgo di traffico, igiene, estetica architettonica e paesaggistica.

Alla presunzione degli urbanisti *dernier cri*, di voler costruire artificiosi scenari dalle architetture cervellotiche sul corpo della città, sconvolgendone l'immagine – "è gente forte solo in letteratura" fu il suo acre giudizio – Bordiga contrappose una idea di urbanistica più rispettosa della morfologia del suolo e della configurazione storica della città, come "scienza ed arte dell'*arredamento* del sottosuolo e del suolo, deducendo dalla loro struttura reale il modo di organizzarvi la vita delle comunità umane, in relazione alla loro economia produttiva e sociale"¹⁰⁸.

pazione ed imbarazzo" la disponibilità del collega, assessore delegato del Sindaco all'urbanistica, a concedere la licenza edilizia, in stridente contrasto con l'indirizzo da sempre affermato dal Collegio: "Dimostrai che ogni grattacielo peggiora: affollamento - traffico - igiene - edilizia - economia cittadina. Scelsi ad esempio quello della SME ma enumerai tra gli altri quello in questione [...]. Dissi domenica che in teoria ammetto una città di grattacieli: non è il caso di Napoli di oggi e almeno per 30 anni". Un edificio di quella altezza contraddiceva non solo il piano del '39 e il regolamento edilizio ma lo stesso piano di ricostruzione: "Non scendiamo al di sotto di Cosenza-Isabella. Nella follia hanno ragionato, iniziando solo ad est del palazzo Provveditorato la palazzata di grattacieli e la collana di portico. Quindi la deroga è non ammessa giuridicamente, falsamente applicata perché rovina la simmetria estetica propria del piano di ricostruzione. Se questo è fesso è proprio per la parata di fabbricati alti davanti alla infelice bassa città. Ma il grattacielo al Mandracchio è ancora peggiore". La minuta della lettera, datata Napoli 13 dicembre 1952 è in A.F.A.B.F./"Collegio degli ingegneri". Cfr. P. Totaro, *op. cit.*, pp. 60-61. Sulla edilizia popolare a Napoli si veda oltre alle schede e alla bibliografia contenute in: *Napoli Architettura e urbanistica del novecento*, cit., di Belfiore e Gravagnuolo, il volume di S. Stenti, *Napoli moderna. Città e case popolari 1868-1980*, introduzione di A. Ferlenga, Napoli, Clean, 1993.

¹⁰⁸ Non si veda in questa dichiarazione una remora di tipo passatista. Lo sguardo è rivolto al futuro, nello spirito di Marx: "Anche un'intera società, una nazione, e anche tutte le società di una stessa epoca prese complessivamente, non sono proprietarie della terra. Sono soltanto i suoi possessori, i suoi usufruttuari e hanno il dovere di tramandarla migliorata, come *boni patres familias*, alle generazioni successive", K. Marx, *Il Capitale*. Libro terzo, Roma, Editori Riuniti, 1968, p. 887. Bordiga non aveva alcuna pregiudiziale negativa verso la ricerca e l'utilizzo di tecnologie innovative e nuove forme architettoniche, se non per l'uso irrazionale e speculativo che di esse faceva la società capitalistica. Celebre la sua sarcastica critica al palazzo dell'O.N.U., disegnato da Le Corbusier: "un forno di estate e una ghiaccera d'inverno", che col suo impianto di condizionamento da milioni di dollari, faceva pagare salato l'ultimo bene ancora gratis sul pianeta: l'aria che si respira. Cfr. *Politica e "costruzione"*, in A. Bordiga, *Drammi gialli e sinistri della moderna decadenza sociale*, cit., pp. 68-70.

Un voto del 21 aprile 1954 del Collegio tradusse queste riflessioni in precise direttive urbanistiche:

1) la "malattia" di Napoli (carenza e scarsa sanità di alloggi, insufficienza di comunicazioni, ecc.) si esprimeva non solo con l'indice eccessivo di persone per vano e di abitanti per ettaro, ma anche con quello dell'eccessiva compattezza dell'abitato, dato dalla *media virtuale altezza* edilizia. Tale "altezza" (rapporto tra l'altezza degli edifici e l'area pubblica di pertinenza) risultava addirittura superiore a quella delle altre città italiane e di tutte le moderne città di Europa e di altri continenti. Non potendosi provvedere in tempi ravvicinati a diminuirli, con una sistematica estensione delle aree libere, di vie, piazze, parchi, ecc., andava contrastata la erezione di edifici di grande altezza, che sarebbero potuti sorgere in futuro, solo su strade larghissime. Evitando gli arretramenti dei fronti stradali e crescendo le altezze si peggioravano le condizioni del traffico e quelle igieniche, in quanto il costo inabborabile degli appartamenti e degli affitti in tali nuovi edifici, espelleva verso i quartieri vecchi e già sovraffollati la popolazione disagiata, mentre attiravano nella difettosa rete stradale del centro una ulteriore massa di mezzi di trasporto¹⁰⁹.

2) In linea giuridica si imponeva il rispetto delle norme della legge 29 maggio 1939, che vietavano eccessive deroghe ed erano più che adeguate per la tutela dell'estetica architettonica e del paesaggio. Qualora tali norme dovessero essere riformate, dovevano esserlo nel senso di limitare, con opportuna zonizzazione, l'altezza virtuale degli edifici. In ogni caso un nuovo regolamento edilizio non poteva che essere un elaborato coerente al nuovo piano regolatore, orientato allo sviluppo della città non al centro ma in periferia.

3) Si dovevano evitare espropriazioni di fabbricati ancora in attività, sia per la mancanza di case che per ragioni economiche. Nel centro gli

¹⁰⁹ Tra le carte di Bordiga vi sono numerosi appunti, schizzi, calcoli che testimoniano uno studio approfondito sul problema delle altezze degli edifici (anche in collaborazione con l'ing. Comite). Abbiamo finora evitato di collocare Bordiga in una determinata corrente o scuola urbanistica. Già la metafora della città come organismo vivente, con cui si apre l'articolo "Utopie e realtà" del 1947 ne è un chiaro indizio, ma nulla più del problema delle altezze fa percepire la piena coincidenza di vedute di Bordiga col grande urbanista Luigi Piccinato, di cui parleremo più avanti. Cfr. L. Piccinato, *Aspetti del problema edilizio a Napoli*, "Questioni Meridionali", n. 2-3, 1938, in *Luigi Piccinato e l'urbanistica moderna*, cit., pp. 379-390.

edifici invecchiati raggiungevano prezzi altissimi, che gli espropriati avrebbero certamente conseguito. Ma a sua volta l'operazione di esproprio diventava remunerativa solo aumentando l'altezza degli edifici, arrecando al complesso urbano i danni irreparabili e prolungati sopra indicati. Quando ragioni eccezionali avessero imposto l'esproprio di edifici nel centro, era auspicabile che ad eseguirlo non fossero le imprese private, ma l'ente pubblico¹¹⁰.

Pochissimi giorni dopo, un comunicato ufficiale apparso sul "Roma" riferì che il sindaco di Napoli, annunciando il proposito di riesaminare a fondo il progetto della Via Marittima, aveva dichiarato: "troppo spazio risulta sottratto alla edilizia, senza che il porto ne abbia un utile vantaggio. Infatti risulta che il Comune ha regalato parecchie centinaia di migliaia di metri quadrati di aree edificabili il cui importo raggiunge la cifra di miliardi"¹¹¹. Bordiga, in una conferenza svoltasi il 30 maggio nella sede del Collegio Ingegneri e Architetti, accolse quella dichiarazione come un riconoscimento sia pur tardivo delle tesi sostenute dal Collegio ormai da un decennio.

Alla fine dell'anno la stessa Amministrazione, per bocca dell'assessore ai Lavori Pubblici Grimaldi, illustrò quelli che, a suo giudizio, erano gli elementi negativi ("se non addirittura utopistici", scrisse il "Roma" riportando le parole dell'oratore) della questione della Via Marittima: "sterilità della iniziativa edilizia – a parte la coraggiosa iniziativa realizzata dal Comandante Lauro con la costruzione del Palazzo per gli uffici della sua Flotta (sic!) – imponenza degli stanziamenti necessari per si-

¹¹⁰ *Iniziative urbanistiche in corso a Napoli*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 1-2, gennaio-febbraio 1954 (dattiloscritto in A.F.A.B.F./"Pubblicazioni degli atti del Collegio", fasc. XIV).

¹¹¹ *La Via Marittima. Il Sindaco pensa di rivederne il tracciato*, "Roma", n. 126, 7 maggio 1954. Con una certa disinvoltura, nelle sue "dichiarazioni programmatiche", Lauro aveva utilizzato, allo scopo di spremere fondi al Governo per eseguire il piano della Via Marittima, l'argomento del Collegio degli Ingegneri contro quel piano che prevedeva la cessione gratuita di ampie zone della città al demanio: "Non va dimenticato che il Demanio dello Stato dovrà provvedere al pagamento delle aree da trasferire alla zona portuale. Infatti il Comune, in sostituzione di tali aree (costituite in parte dall'attuale strada e in parte anche da zona edificata), dovrà espropriare proprietà private, su cui sorgono edifici da demolire, per realizzare le aree della nuova Via Marittima. L'Amministrazione, pertanto, si riserva di sollecitare dallo Stato il pagamento di circa 5 miliardi quale prezzo delle aree da cedere al Demanio Marittimo".

stemare gli sfrattati dagli edifici ancora in piedi sull'area destinata alla sede stradale, necessità del consenso del 70 per cento dei proprietari per realizzare le nuove costruzioni, ecc."

Stanziando 500 milioni, l'Amministrazione dimostrava "tutta la sua buona volontà, nel realizzare tutto ciò che è umanamente possibile oggi realizzare". Estremamente significative poi le dichiarazioni di Lauro, riferite dal quotidiano (sua proprietà personale):

Il Sindaco poneva poi l'accento su un altro fondamentale aspetto della questione: come cioè, secondo il piano della Marittima, vaste aree dovrebbero finire incorporate nel porto, praticamente senza prevedibili indennizzi. Fatto che, d'altronde, non gioverebbe neppure all'economia del porto, che, senza vedere in questo un effettivo incremento dei suoi traffici, ricaverebbe solo un aggravamento della sua situazione per la necessità di provvedere al mantenimento delle vaste aree inutilmente incorporate¹¹².

Cosa fare allora dei "capisaldi" della Via Marittima già realizzati?

Occorreva – scrisse ancora una volta Bordiga – fare un esatto rilievo *ex novo* di tutta la zona, non in sede di "variante" al piano di ricostruzione ma di "piano regolatore della città", inserendo un realistico tracciato della via Marina e delle traverse la cui realizzazione non fosse fantomatica. Attuare con piani particolareggiati di zone limitate a seconda della spesa da calcolarsi sicuramente in previsione di stanziamento, senza demolizioni di complessi utili. Negare concessioni (abusive) di lotti o comparti malamente intesi a ditte private che lo sollecitano disinteressandosi della organicità del tutto¹¹³.

¹¹² *La animata discussione*, "Roma", n. 356, 22 dicembre 1954.

¹¹³ *Storia singolare della Via Marittima*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 1-2, gennaio - febbraio 1954 (bozza dattiloscritta in A.F.A.B.F./"Pubblicazioni degli atti del Collegio").

Il piano regolatore del '58

Il 31 luglio 1954, in una riunione al Ministero dei LL. PP., ai rappresentanti di cento comuni italiani che dovevano adottare un piano regolatore entro il 31 dicembre 1955 – tra i quali quello di Napoli – furono illustrate le direttive generali e i criteri di elaborazione a cui si dovevano uniformare i vari progetti comunali.

Che fosse giunto il momento di "aggiornare" il piano regolatore della città alle nuove e importanti esigenze era pacifico; il Collegio degli Ingegneri tuttavia mise in guardia gli amministratori e i tecnici del Comune dal non cadere nella tentazione di ripresentare il piano allestito nel 1946 e successivamente rielaborato, che per i difetti già rilevati non rispondeva ai nuovi requisiti indicati dal Ministero dei LL. PP. Sarebbe stato ancora una volta respinto, provocando una ulteriore perdita di tempo. In ogni caso, anche se meritevole di revisioni e integrazioni, il piano del '39 vigente doveva essere integralmente rispettato fino alla approvazione del nuovo¹¹⁴.

Di fronte alla minaccia del Consiglio Superiore dei LL. PP. di provvedere d'ufficio, il 7 luglio 1955, l'amministrazione Lauro si affrettò a nominare una commissione con l'incarico di redigere il nuovo piano regolatore. De Lucia e Iannello hanno ironizzato sulla composizione pletorica e un pò bizzarra della commissione:

Della Commissione facevano parte ben 108 esperti: architetti, ingegneri, medici, avvocati, agronomi, costruttori, funzionari statali e comunali, un generale di brigata, un ambasciatore. Accanto ai personaggi ufficiali dell'amministrazione monarchico-fascista, ci sono tutti i più noti docenti della facoltà di architettura e di

¹¹⁴ Si veda *Difesa del verde e norma urbanistica* e il più ampio *Per un indirizzo organico delle opere pubbliche cittadine*, elaborato nella prima decade di luglio, "L'Ingegnere libero professionista", n. 3-4, marzo - aprile 1954 (entrambi in A.F.A.B.F./"Pubblicazioni degli atti del Collegio").

ingegneria. Gli unici nomi di rilievo non impegnati nell'elaborazione del piano laurino sono quelli di Luigi Cosenza e Roberto Pane¹¹⁵.

Si lascia così intendere che la commissione fosse composta da personaggi di comodo, o da tecnici in piena sintonia con gli orientamenti perversi della amministrazione laurina, e che per professionisti seri fosse inopportuno farvi parte.

Entrarono invece nella Commissione gli esponenti del Collegio degli Ingegneri e Architetti, tra cui, Luigi Verzella, Gaetano Del Pezzo, Camillo Guerra, Vittorio Materazzo ed Amadeo Bordiga, che fu anche membro della Commissione esecutiva¹¹⁶.

Il Piano venne reso pubblico il 3 dicembre 1958 dal prefetto Correr, nominato commissario straordinario al Comune in seguito allo scioglimento dell'amministrazione Lauro, il cui mandato era per altro a quella data scaduto. Pare che dei lavori della Commissione non esistano verbali, e qui più che mai risulta prezioso l'archivio di Bordiga. Infatti il foglio da cui abbiamo potuto attingere finora materiali e notizie sicure, "l'Ingegnere libero professionista", notiziario del S.I.L.P. della Provincia di Napoli, che ospitava in grandissima parte gli atti del Collegio Ingegneri e Architetti di Napoli, per decisione del Consiglio Nazionale di quel sindacato fu trasferito alla fine del '55 a Torino, ove riprese le pubblicazioni alla fine del 1956, col sottotitolo: organo ufficiale del Sindacato nazionale ingegneri liberi professionisti. Direttore rimase l'ing. Luigi Filosa e Bordiga continuò a figurare come membro della redazione.

¹¹⁵ Cfr. V. De Lucia-A.Iannello, *op. cit.*, p. 30. L'elenco dei membri della Commissione generale è in: Comune di Napoli, Ufficio tecnico, *Piano Regolatore Generale di Napoli*, anno MCMLVIII, *Relazione illustrativa*, vol. I. Alla pubblicazione del piano in cinque volumi, a cura dell'avv. Nicola Galdo, - scrisse Nicola Chiaromonte - "si verificò una strana situazione: non si capiva chi l'avesse fatto, e risultava difficile trovare qualcuno che se ne assumesse in pieno la responsabilità. Giulio De Luca e Raffaele D'Ambrosio si dissociarono pubblicamente", *op. cit.*, p. 59. Cfr. anche G. De Luca, *I problemi urbanistici di Napoli*, cit., pp. 41-47.

¹¹⁶ Sia Guerra che Materazzo ricoprivano incarichi nell'amministrazione cittadina: il primo era assessore all'acquedotto, il secondo all'urbanistica. Tale doppia funzione frenò non poco, per ammissione dello stesso Bordiga, l'azione del Collegio in seno alla Commissione. Qualche ripensamento sulla decisione di entrarvi si manifestò nel Collegio degli Ingegneri più tardi; non si vede d'altra parte come l'associazione avrebbe potuto declinare l'invito, se non contraddicendo al proprio statuto, col rifiutare un contributo tecnico in base a pregiudiziali politiche.

ne fino alla morte¹¹⁷. Da Napoli Bordiga inviò ancora diversi articoli riguardanti la figura dell'ingegnere libero professionista (su cui ci siamo già soffermati) mentre il periodico, che ovviamente non riproduceva più i documenti del Collegio di Napoli, mutò progressivamente fisionomia, assumendo un carattere sempre meno sindacale e più tecnico, di supporto commerciale per l'esercizio della professione.

Subito dopo le prime riunioni della Commissione per il p. r. Bordiga stese alcune note, destinate ad essere pubblicate sull'"Ingegnere libero professionista", in cui metteva in evidenza i tre punti fondamentali su cui l'orientamento espresso dal presidente della Commissione, avv. Galdo, sembrava muoversi nella direzione da sempre sostenuta dal Collegio:

1) la necessità di porre fine al dilagare caotico di nuove costruzioni, e al conseguente eccessivo affollamento nella zona centrale;

2) l'impostazione della pianificazione urbana a livello intercomunale, di cui si doveva subito provvedere ad elaborare la planimetria, abbassando fortemente la densità per ettaro della popolazione in costante crescita;

3) il far dipendere il piano di ricostruzione, per gli aspetti ancora in corso, dal piano regolatore, e non viceversa¹¹⁸.

¹¹⁷ Si veda l'affettuoso saluto della redazione: *È morto Amadeo Bordiga!*, nel n. 8, agosto 1970 del giornale. Anche l'ing. Celestino Pepe ricordò la figura del collega: "Dopo le persecuzioni subite durante il fascismo, che culminarono col confino e col carcere, egli abbandonò completamente ogni attività politica per dedicarsi esclusivamente alla professione [cosa non vera, ma che conferma la volontà di Bordiga di mantenere l'opera svolta nel Collegio distinta dal suo personale impegno politico], che esercitò sempre col massimo impegno, scevro da avidità di guadagno e da ogni ambizione di conquista di posizioni di privilegio. Particolarmente esperto in lavori di restauro statico di edifici pericolanti egli curò il risanamento di non pochi fabbricati, tra i quali ricorderemo il palazzo Salsi al Corso Garibaldi, l'Ospedale dei Pellegrini, l'Istituto delle Piccole Suore al Corso Vittorio Emanuele (per quest'ultimo prestò la sua opera a titolo completamente gratuito) ed altri ancora", "Ingegneri", n. 61, luglio-agosto 1970.

¹¹⁸ *Contributo allo studio del nuovo piano regolatore di Napoli* (settembre 1955), in A.F.A.B.F./"Pubblicazioni degli atti del Collegio"). Circa il punto 1) si vedano i dati presentati da Bordiga in una conferenza al Collegio il 1 marzo 1957: *Costruzioni inconsulte e minaccia di paralisi al centro edilizio di Napoli*, "Il Giornale del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti di Napoli", numero unico, giugno 1957. Il punto 2) fu sviluppato da Bordiga in una conferenza tenuta nel Salone del Circolo Artistico Politecnico di Napoli il 30 giugno 1955: *Prospettive ed indirizzi dello sviluppo di Napoli*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 11-12 novembre-dicembre 1954.

Successivamente, per conto della sottocommissione per la zona portuale, Bordiga presentò una relazione in cui, nella prima parte, illustrò i gravi errori di impostazione del famoso piano di ricostruzione della Via Marittima – critiche che crediamo ormai di aver sufficientemente esposto – proponendo di inserire la problematica di quei quartieri in sede di piano regolatore, abbandonando quindi definitivamente il piano di ricostruzione che, ripetutamente prorogato, sarebbe venuto a scadere il 20 settembre 1958.

Nella seconda parte delineò quali avrebbe potuto essere la giusta soluzione edilizia, viaria, ecc. dell'area portuale, una volta abbandonata l'ipotesi di assegnare i 300 mila metri quadri di area urbana al porto.

Bordiga ribadì la tesi che se il porto in futuro avesse richiesto un ampliamento, questo sarebbe dovuto avvenire allungandolo con nuove banchine verso levante, ove i fondali ben consentivano di avanzare, disponendo una futura diga foranea orientale. Con l'esigenza di dare spazio maggiore alla cinta del porto cadeva del pari la necessità di spostare la strada urbana a monte della cinta.

Occorreva tenere conto di quanto comunque era stato fatto, anche con scelte discutibili, come la ricostruzione dell'Ospedale di Loreto, di alcuni fabbricati nuovi, del Centro di Emigrazione, delle case dell'Istituto Case Popolari, e calcolare quanto era ancora recuperabile per l'edilizia a levante di piazza Abruzzi (mq. 40.000) e al Piliero (mq. 70.000)¹¹⁹.

Da altri documenti si ricava però chiaramente in che misura Bordiga si muovesse in controtendenza a quelle che sarebbero state le scelte urbanistiche dell'Amministrazione cittadina.

A suo giudizio, prima e al di sopra di ogni altra soluzione tecnica, il piano doveva dettare una integrale normativa dei volumi edilizi ammissibili, vincolante tanto i privati che il Comune.

La normativa di zona doveva essere ispirata da un abbassamento della densità sia demografica che edilizia: per ragioni di igiene, di traffico e di estetica andavano soprattutto frenate, per una città con le caratteristi-

¹¹⁹ La minuta dattiloscritta di 10 pagine: *Relazione dell'ing. Bordiga componente la Sottocommissione per la zona portuale*, datata aprile 1956, è in A.F.A.B.F. "Piano regolatore. Elaborazione contributi".

che di Napoli, le altezze massime, abbassando gli stessi coefficienti del piano regolatore¹³⁹ e quelli consentiti dal regolamento edilizio.

Perciò, nella delicata fase di transizione che si doveva attraversare, sarebbe stato opportuno venisse adottato un corpo di *disposizioni temporanee*, fino al momento in cui fossero entrate in vigore quelle definitive. In concreto si doveva dare uno stop:

– all'infittirsi di nuove costruzioni alla periferia attuale e soprattutto sulle pendici della cerchia collinare, per ragioni geologiche, idrografiche, di estetica panoramica ed economiche;

– all'edilizia di sostituzione nel centro cittadino, per motivi demografici ed economico-finanziari.

Nel centro si doveva consentire non la ricostruzione ma, in via transitoria, un diradamento anche occasionale per gli edifici andati in rovina e sgomberati¹²⁰.

Insomma, se si fosse continuato col sistema del "cuci e scuci", vale a dire con la sregolato abbattimento di vecchi edifici sostituiti da altri, di ben maggiore altezza e volumetria, il volume edilizio complessivo della città diventava incalcolabile e sarebbe stato impossibile fare un serio bilancio del piano stesso quanto a spazi, volumi, tempi di attuazione e mezzi economici. Una volta approvato ed entrato in vigore il piano avrebbe trovato dinanzi a sé una situazione completamente trasformata, divenendo automaticamente carta straccia.

Con grande determinazione, chiedendo che fosse accolta come una pregiudiziale alla continuazione dei lavori della Commissione e fino alla approvazione del piano, Bordiga avanzò la proposta di una sospensiva generale delle licenze di nuovi fabbricati in città:

In vista del periodo ancora molto lungo che non potrà non trascorrere prima che il piano regolatore divenga operante, chiedo che la Commissione, senza con questo minimamente uscire dal carattere puramente consultivo della sua funzione, rivolga alle Pubbliche Autorità che hanno la competenza esecutiva in materia edilizia ed urbanistica, la richiesta di una sospensiva generale, da oggi alla entrata in vigore del Piano allo studio, di ogni autorizzazione edilizia, nell'ambito

¹²⁰ *Breve promemoria per la sottocommissione sulla Normativa Edilizia*, 24 novembre 1955, in A.F.A.B.F./"Piano regolatore. Elaborazione contributi".

presente della città fino alla cerchia delle colline, che abbia per oggetto la formazione di nuovo volume fabbricato, e la demolizione di vecchi volumi al fine di sostituirli maggiorati con edilizia nuova¹²¹.

Si vorrà a questo punto riconoscere che non è lecito confondere le responsabilità degli ingegneri del Collegio, per il solo fatto di aver fatto parte della Commissione, con gli orientamenti in essa prevalsi e con le conclusioni fissate nella relazione conclusiva del piano¹²².

A loro giudizio, la Commissione avrebbe dovuto elaborare il piano tenendo presente soprattutto il voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (quello del febbraio 1950); "agi invece in senso inverso: le norme di attuazione che avrebbero dovuto essere studiate per prime, furono al contrario rabberciate negli ultimi giorni della elaborazione del piano e non in conformità degli interessi della città: Posillipo e le altre colline furono sacrificate"¹²³.

¹²¹ *Proposta alla Commissione Esecutiva ed alla Commissione Generale per il Piano Regolatore di Napoli del componente ing. Bordiga*, 13 marzo 1957. Bozza manoscritta e dattiloscritta del documento in A.F.A.B.F./"Piano regolatore. Elaborazione contributi".

¹²² In sostituzione di Bordiga ammalato, l'ing. Pepe tenne il 28 febbraio 1958 la relazione morale all'assemblea ordinaria del Collegio in cui affermò: "Una vastissima attività è stata assorbita dal lavoro per il nuovo piano regolatore della città, nella commissione del quale sono molti nostri soci. Le idee del Collegio sono state validamente e ripetutamente affermate anche se non sempre hanno trovato totale accoglienza, specie per le radicali richieste del Collegio che non si intacchi oltre con demolizioni il centro urbano, si annulli il piano della Via Marittima e si rispetti fino al nuovo piano la normativa di quello vigente 1939, che va irrigidita e mai allentata". Bordiga aveva inviato all'assemblea un rapporto scritto in cui tra l'altro diceva: "In ordine al piano regolatore il Collegio ha proceduto con una certa cautela per la doppia figura di molti di noi nei due consessi [...]. Molti di noi avrebbero desiderato posizioni più rigorose a proposito degli interventi nel centro urbano; ma negli ultimi tempi apparve necessario operare perché non fossero mutate, dopo la sua chiusura, le conclusioni della Commissione, soddisfacenti per la espansione periferica e per la normativa di zone edilizie, e che risultavano minacciate da manomissioni notevoli. Ad esempio la Commissione eliminò dal piano regolatore la trama di progetto del piano di ricostruzione, ma poi dall'alto fu chiesto che la si ripristinasse, con le sue norme deformi sulla serie di fabbricati a torre, cavallo di Troia con cui, consenziente l'amministrazione centrale, e correnti di tecnici ben note, l'ignominia dei grattacieli venne ad appestarci". Cfr. *Assemblea ordinaria del Collegio*, 28 febbraio 1958, in A.F.A.B.F./"Collegio ingegneri 1959-1960".

¹²³ *La città condannata*, "Il Giornale del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti di Napoli", n. 1-2, gennaio-febbraio 1960. Secondo tale articolo il commissario straordinario Correrà "modificò le norme di attuazione del nuovo piano elaborate dalla Commissione, rendendole ancora più lesive degli interessi della città".

Del tutto stravolta fu l'indicazione del Consiglio Superiore di delineare un piano regolatore intercomunale entro il quale fosse inserito un esauriente e definitivo piano regolatore generale della città, capace di risolvere i suoi più gravi problemi.

La Commissione aveva studiato un piano di sviluppo prevalentemente orientato nelle zone occidentali (Soccavo Pianura, Scampia, S. Rocco) per una estensione di 1.300 ettari e un insediamento di 260 mila abitanti¹²⁴.

Ma anziché individuare alla periferia adeguate zone di espansione che consentissero di alleggerire la pressione sul centro, fu fatto l'inverso: il tipo di edilizia addensata del centro fu esportato in periferia.

Lo sfruttamento di ogni spazio edificabile in città, a dispetto della vivibilità, della viabilità, degli spazi verdi ecc., raggiunse il parossismo. Posto come prioritario il problema della "casa di abitazione", i problemi dell'attrezzatura urbana furono rinviati a successive soluzioni di dettaglio. La zona dei quartieri storici veniva penetrata da nuove sezioni stradali che collegavano i loro "centri" alla rete viaria esterna. Gli sventramenti (al diavolo il "diradamento oculato") miravano ad ottenere l'isolamento dei principali monumenti storici, creando nuove aree edificabili destinate in parte a nuova edilizia sostitutiva e in parte alle attività direzionali e commerciali. In città, che si diceva di voler alleggerire dal punto di vista dell'addensamento demografico, si consentiva uno sfruttamento delle aree fabbricabili con indici del 16, 18 e anche 22 mc/mq nelle zone centrali¹²⁵.

Infine, come valvola di espansione fu immaginata una "città satellite" di 1.875 ettari, con una popolazione di mezzo milione di abitanti a Cuma, nel cuore dei Campi Flegrei¹²⁶.

¹²⁴ Bordiga collaborò allo studio dell'aspetto finanziario di tale piano di espansione, cfr. *Piano finanziario*, relazione senza data, ma trasmessa all'ing. Giovene di Girasole e ad altri membri della Commissione, il 1 agosto 1957, in A.F.A.B.F./"Piano regolatore. Elaborazione contributi".

¹²⁵ Non aveva torto la sezione campana dell'I.N.U., a rilevare la contraddizione che il piano, consentendo una enorme quantità di nuovi vani nella città storica, vanificava in tal modo la spinta a costruire nelle zone di espansione, *Il Piano di Napoli. Osservazioni della Sezione Campana dell'I.N.U.*, "Urbanistica", n. 26, marzo 1959, pp. 23-32.

¹²⁶ Più che un piano urbanistico - hanno commentato al riguardo De Lucia e Iannello, *op. cit.*, p. 31 - era la "soluzione finale" per i campi Flegrei: "il Monte Nuovo, il lago di Averno, il lago

Non è di grande interesse per noi soffermarci ulteriormente sugli aspetti tecnici di quel piano che, bocciato nel 1962, non entrò mai in vigore; piuttosto è importante approfondire la funzione di alibi che svolse, dando la stura ad una serie di deleterie operazioni urbanistiche che furono accanitamente contestate dal Collegio degli Ingegneri¹²⁷.

L'effetto più grave di questo piano infatti furono le varianti al piano del '39 che avrebbero dovuto anticipare le linee del nuovo p. r. g. nelle zone di Posillipo, Vomero-Arenella, Fuorigrotta, ecc., e che sarebbero state regolarmente approvate dai ministeri competenti. Nonostante fosse intervenuta una sentenza della magistratura che "riportava in vita il piano del '39 che per quasi venti anni era stato sepolto dalla criminosa gestione politica e amministrativa del comune di Napoli, coperta dalla omertà degli organi tutori e dall'autorità governativa centrale. È troppo tardi: c'è pronto il piano del 1958, adottato dal Comune, a fornire il pretesto per procedere, *come negli anni passati sulla strada della illegalità [sottolineatura nostra]*"¹²⁸.

L'amministrazione Lauro operò col medesimo meccanismo giuridico-urbanistico inaugurato dalla giunta Fermariello, dieci anni prima: quello di considerare il piano regolatore legalmente in vigore come se fosse superato e inoperante, e rilasciare licenze edilizie come se il nuovo piano regolatore fosse già stato approvato.

Certo il livello di illegalità oltreché più diffuso, sistematico e cinico, fu più grave: nel frattempo era subentrata la legge sulle misure di salva-

Fusaro, l'acropoli e la città antica di Cuma, la pineta di Licola, il Monte Ruscello, i crateri del Campignone, la Via Campana antica venivano letteralmente sommersi dalla marea edilizia che senza soluzione di continuità, si abbatteva implacabilmente "sul territorio a più alto prestigio culturale d'Italia", cancellando le più insigni testimonianze archeologiche, le più celebri bellezze naturali e paesistiche e gli aspetti scientificamente più interessanti dei fenomeni vulcanici e delle caratteristiche geologiche dei campi flegrei".

¹²⁷ Ha scritto bene Giulio De Luca: "Il piano Lauro non fu approvato [...]. Ma la mina della dilagante crescita edilizia incontrollata era stata innescata e scoppiò sotto i nefasti regimi commissariali durante i quali furono approvate le varianti che (senza che fossero redatti piani particolareggiati o progetti delle opere infrastrutturali) consentivano la costruzione nelle zone nelle quali il piano '39 poneva vincoli di inedificabilità assoluta", *op. cit.*, p. 44.

¹²⁸ V. De Lucia-A. Iannello, *ibidem*.

guardia che non consentivano licenze in difformità del vecchio piano fino alla definitiva approvazione del nuovo strumento urbanistico.

Non si può però sottovalutare il fatto che Lauro ricevette in eredità un deficit edilizio reale pauroso, che le progettazioni urbanistiche fallimentari delle precedenti amministrazioni avevano finito con l'aggravare.

Quand le bâtiment va, tout va.... A Napoli in realtà, in una generale situazione di depressione economica e di disarmo industriale la sola cosa ad "andare" fu l'edilizia, nei suoi aspetti più deteriori e speculativi, che anziché fare da volano alla ripresa economica della città, ne accentuò il ritardo, il disordine, gli squilibri di ogni natura, rendendola strutturalmente inadatta a svolgere quel ruolo di "capitale" che ambiva a recuperare.

Dal 1952 al 1957 il Comune rilasciò licenze edilizie per 164.914 vani, portando la dotazione di vani di abitazione della città da 479.855 a 644.769, mentre la popolazione era cresciuta da 1.025.141 a 1.115.798 abitanti.

In altre parole Lauro fece in 6 anni quello che Bordiga e Milone avevano pensato possibile in 10, giungendo a rilasciare in un solo anno, nel 1955, 40.725 licenze¹²⁹.

Non potendo più disporre dell'"Ingegnere libero professionista" per far sentire la propria voce, il Collegio degli Ingegneri, di fronte al dilagare di deroghe al regolamento edilizio e di varianti al p. r. sempre più spregiudicate, pubblicò a Napoli un proprio bollettino: "Il Giornale del Collegio degli Ingegneri e Architetti di Napoli" (di cui uscirono solo quattro numeri, datati rispettivamente: numero unico, giugno 1957; n. 1, gennaio 1958; n. 1, gennaio 1959; n. 1-2, gennaio-febbraio 1960), su cui possiamo seguire le prese di posizione di Bordiga.

Abbiamo già ricordato il commento al grattacielo della "Cattolica", ostinatamente voluto da Lauro nel completamento del rione Carità:

Seguendo le vie dell'anfiteatro più verso occidente, si vede sorgere come in un rito che non si saprebbe definire se non fallico, il grattacielo dell'Assicurazione

¹²⁹ Cfr. P. Conca, *L'attività edilizia in Napoli*, cit., pp. 186-191. Conca avverte che la cifra relativa al 1955 deve essere ascritta alla minacciata cessazione del regime di facilitazioni per le nuove costruzioni, ciò che spinse i proprietari di suoli a chiedere le licenze edilizie, anche se le costruzioni relative sarebbero state eseguite successivamente.

di Verona, dalle inverosimili linee, che sputa la sua altezza sul balcone impareggiabile del Corso Vittorio Emanuele, che il Borbone e il Garibaldi insieme vollero salvo, allineando la sua testa insulsa alla vetta lontanissima del Vesuvio, in una prospettiva da carnasciale profanatore¹³⁰.

Quella costruzione, illegale per 8 piani, nonostante fosse stata oggetto di interpellanze parlamentari, fu autorizzata con una forzata interpretazione di una norma del regolamento edilizio del 1935 che concedeva al sindaco la facoltà di derogare ai limiti di altezza per edifici aventi carattere monumentale!¹³¹

Il giornale del Collegio smontò quella assurda giustificazione, precisando che, in base all'art. 3 della legge 21 dicembre 1955, n. 1357, per la città di Napoli non esisteva nessuna disposizione che consentisse al Comune di derogare dalle norme di attuazione del piano regolatore (1939).

Né esisteva alcuna facoltà di derogare dal regolamento edilizio, salvo il caso previsto dall'art. 16, rarissimo a presentarsi, che riguardava edifici monumentali o di culto o di pubblico uso, ma artisticamente importanti, e che quindi non riguardava i fabbricati privati ad uso abitativo.

Dunque né gli uffici comunali potevano richiedere né le autorità tuttora potevano concedere deroga alcuna¹³².

¹³⁰ *Napoli deturpata dai grattacieli*. "Conversazione tecnica" tenuta da Bordiga nella sede del Collegio il 20 novembre 1957, "Il Giornale del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti di Napoli", n. 1, gennaio 1958.

¹³¹ Si veda la scheda relativa al grattacielo della "Cattolica" in P. Belfiore-B. Gravagnuolo, *op.cit.*, p. 241. M. Caprara, *I Gava*, Milano, Feltrinelli, 1975, p. 49, ha sottolineato il consenso della DC all'operazione, e la presenza dietro le quinte del senatore Gava. Sui rapporti tra Gava e Lauro si veda: P. Allum, *Il potere a Napoli. Fine di un lungo dopoguerra*, Napoli, l'ancora, 2001, pp. 29-37.

¹³² Cfr. *Precisazione*. Per la città di Napoli non sono ammissibili le deroghe alle norme di attuazione del piano regolatore e, in linea generale, a quelle del regolamento edilizio, "Il Giornale del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti di Napoli", n. 1, gennaio 1958. L'articolo 16 del regolamento edilizio del Comune di Napoli stabiliva che: "Il Sindaco potrà, previo parere favorevole della Commissione Edilizia, consentire altezze eccedenti i massimi stabiliti dall'art. 13 per gli edifici monumentali, o di culto, od anche semplicemente di pubblico uso, ma sempre artisticamente importanti, salvo, si intende, a compensare la eventuale deficienza di ampiezza stradale con opportuni arretramenti".

La stagione delle "varianti"

Il 20 dicembre 1957 Lauro rassegnava le dimissioni. Dopo la breve parentesi (38 giorni) a sindaco di Nicola Sansanelli, un nuovo decreto governativo, datato 10 febbraio 1958, scioglieva l'Amministrazione¹³³. A capo del Comune fu posto il prefetto Alfredo Correr che, con funzioni di commissario straordinario, resse il Comune per ben tre anni.

L'aspettativa che la nuova amministrazione straordinaria di Napoli fosse finalmente intenzionata a liquidare l'abuso attuato alla fine della guerra di negare ogni validità al piano del 1939, manifestata anche verbalmente dai membri del Collegio in udienze chieste al commissario straordinario e al sub-commissario all'edilizia, si rivelò ben presto un'illusione¹³⁴.

In data 9 luglio il Collegio diffuse alla stampa cittadina un comunicato in cui prendeva le distanze da un movimento ispirato da Roberto Pane, Vincenzo Gallo, Ernesto Pontieri, definitosi "azione contro la speculazione edilizia in danno della città", che propugnava un recupero dei piani del '46 e del '51, quindi una linea antitetica a quella da sempre sostenuta dal Collegio, di cui il documento ricordò la storia e le più recenti posizioni:

È la speculazione che vuole sminuire la portata del piano regolatore approvato con legge del 1939, in quanto lo stesso, integrato da una chiara normativa e da una completa zonizzazione del territorio, e per norma espressa di legge antepo-

¹³³ Cfr. P. Zullino, *op. cit.*, pp. 109 e sgg., in particolare il "dossier" Tambroni e la risposta di Lauro. Su Sansanelli si veda F. D'Ascoli-M. D'Avino, *I Sindaci di Napoli*, Napoli, Mida editore, vol. II, pp. 359-370). Ex gerarca fascista, processato e condannato nel 1945, dopo l'amnistia Sansanelli aveva aderito al Partito Monarchico e con la vittoria alle amministrative del 1952 aveva retto l'assessorato al Patrimonio nelle giunte guidate da Achille Lauro.

¹³⁴ Cfr. il *Voto del Collegio* in data 26 marzo 1958: *Contro il rilascio di licenze edilizie irregolari da parte del Commissario straordinario Correr*, in A.F.A.B.F./"Collegio ingegneri 1959-1960". Da un articolo del "Mattino" del 14 marzo: *L'attività della Commissione edilizia*, si era appreso che il Commissario straordinario aveva chiesto ai membri della vecchia Commissione edilizia di rimanere in carica per l'espletamento di oltre 700 licenze edilizie in attesa di definizione.

sto al regolamento edilizio 1935, e quindi vetativo di tutte le famigerate deroghe a questo, è il solo elemento che se rispettato avrebbe impedito tutte le brutture e le deformità che sono state perpetrate nel dopoguerra e che oggi indignano i cittadini. Il piano 1939, se rivendicato come oggi lo è dai supremi organi giudiziari, inchioda gli speculatori alle loro responsabilità e li fa rispondere dei danni recati alla città, sicché non vi può essere la preoccupazione che la revoca dei permessi dati contro legge possa colpire il Comune, che è la città stessa, e non i cattivi cittadini che della sua rovina hanno profitto¹³⁵.

A questo punto la tregenda edilizia di Napoli prese l'andamento della farsa, un susseguirsi rapido di paradossali capovolgimenti di scena di cui anticipiamo l'intreccio:

1) Rovesciando sue precedenti sentenze il Consiglio di Stato dichiara valido a tutti gli effetti il p. r. g. del 1939;

2) Il Comune di Napoli adotta un nuovo piano regolatore, in cui ampie zone destinate a verde in quello del '39 vengono sacrificate alla speculazione edilizia;

3) Contestualmente alla pubblicazione del nuovo p. r. g. il Comune presenta come varianti al piano '39, esecutive a 60 giorni dalla loro pubblicazione, le radicali modificazioni previste nel nuovo p. r. g. sopra dette.

4) Il governo centrale approva le varianti, ma boccia il nuovo piano regolatore.

5) Al Comune di Napoli vengono manomesse le tavole del piano '39, colorando a zone edificabili alcune zone a destinazione agricola e di rispetto.

Con un comunicato del 31 luglio 1958 l'Amministrazione straordinaria comunale annunciava una serie di varianti nelle zone di Posillipo, Camaldoli, Vomero, Arenella, Capodimonte, dove già maggiormente aveva imperversato la trasgressione edilizia del dopoguerra. Tra le più

¹³⁵ *Per l'applicazione severa a tutte le richieste edilizie della normativa e della zonizzazione del piano '39.* Bozza dattiloscritta del documento in A.F.A.B.F./"Collegio ingegneri 1959-1960". Il documento fu pubblicato anche dal quotidiano romano "Il Tempo", n. 194, 14 luglio (cronaca di Napoli): *Un importante voto del Collegio degli Ingegneri e Architetti. Invocata l'applicazione del piano regolatore per una concreta tutela del nostro paesaggio.* Si veda anche la lettera di Bordiga all'ing. Vincenzo Gallo, Presidente dell'A.N.I.A.I., del 17 giugno 1959, in A.F.A.B.F./"Collegio ingegneri 1959-1960".

belle dell'anfiteatro napoletano, erano le zone destinate nel piano del '39 a verde sia panoramico che agricolo, proprio allo scopo di sottrarle alla speculazione edilizia, facendone una sorta di polmone per il centro soffiato dalle abitazioni, stabilendo altre precise zone di espansione dell'abitato, atte ad ospitare tutta l'edilizia sovvenzionata.

Si trattava proclamava il comunicato "di variare non solo i tracciati, ma anche le norme edilizie del piano regolatore 1939, in base al criterio di *adeguare le norme regolamentari allo stato dei luoghi*".

Ora, l'introduzione di una *variante* aveva senso – e sotto questo profilo era contemplata dalla legge urbanistica – se sussistevano ragioni che rendevano il piano regolatore *inattuabile* o mostravano l'utilità di *migliorarlo*: quelle proposte erano assurde sotto ogni profilo.

Si era di fronte a qualcosa di più di una "sanatoria" per le irregolarità trascorse: il principio di "adeguare la norma allo stato dei luoghi" significava né più né meno assumere come direttiva legale per la edilizia futura il modo e lo stile con cui la città era stata abusivamente deturpata!

Subito, il 6 agosto il Collegio degli Ingegneri esprime il proprio profondo stupore e rammarico per il comunicato dell'Amministrazione (sorta per porre fine agli illeciti amministrativi!), annunciando che avrebbe elevato opposizione ad ogni variazione delle *norme edilizie* e delle *destinazioni di zona* del piano 1939, tanto più che il Consiglio di Stato, dopo due sentenze a sfavore emesse nel 1953, ne aveva riconosciuto finalmente la piena validità (4 giugno 1956).

Nessuna venerazione feticistica per il piano del '39: gli ingegneri del Collegio ribadirono di condividere il principio che il piano del '39 andava migliorato, ricordando che in questo senso si erano battuti in seno alla commissione per il nuovo piano regolatore, ma in una direzione del tutto opposta a quella propugnata dall'Amministrazione comunale, e cioè: – escludere ogni possibilità di varianti improvvise e precipitose; – rendere le norme più e non meno severe; – trasferire a zone a verde zone precedentemente previste per l'edificazione; – divieto assoluto di costruire nella cerchia tra le colline e il mare.

Quest'ultimo drastico punto, a ben vedere, non ubbidiva nemmeno ad un principio di equità sociale: così la facevano franca coloro che si erano assicurati eccezionali posizioni di rendita danneggiando Napoli, ma

si evitava almeno che questo potesse ancora impunemente avvenire, con danno irreparabile per il pubblico interesse.

Sul piano formale il Collegio fece rilevare che in base all'art. 10 della legge urbanistica andava chiesta preventivamente l'autorizzazione del Ministero dei LL. PP., prima di poter dar corso alle varianti, la cui approvazione era soggetta alla medesima procedura stabilita per il piano regolatore: pubblicazione per 30 giorni per le osservazioni dei privati, per altri 30 per quelle delle Associazioni, e trasmissione al Ministero per il parere di merito del Consiglio Superiore dei LL. PP.

Prima della definitiva approvazione governativa, si potevano *sospendere* lavori che rendevano più onerosa l'attuazione del piano, ma non concedere licenze edilizie secondo le norme che si volevano variare. Dunque:

1) Nessuna proposta di variante al p. r. 1939 doveva essere accolta prima che fosse completato il nuovo piano.

2) Se le varianti non venivano proposte regolarmente, non potevano essere concesse autorizzazioni edilizie, prima del completo espletamento di tutte le pratiche di legge e l'eventuale approvazione¹³⁶.

Sulla base di questi postulati, prima ancora che Lauro decadesse da sindaco, il Collegio degli Ingegneri aveva notificato un atto di diffida al Comune il 3 gennaio 1958, affinché fossero revocate le licenze di lottizzazione e di costruzione concesse all'impresa Lamaro per la costruzione di un complesso edilizio di 18 fabbricati a quattro e cinque piani comprendenti 400 appartamenti su Via Petrarca, a Posillipo. L'atto passò da Lauro a Sansanelli e da questi a Correrà e servì solo a far sospendere per breve tempo i lavori di sterro già iniziati.

Una seconda diffida fu inviata al commissario Correrà il 17 luglio 1958, affinché fossero bloccate alcune lottizzazioni iniziate nel 1955 e revocate una serie di licenze edilizie rilasciate negli ultimi mesi del 1957 a cooperative edili per la costruzione di fabbricati in Via Petrarca, in Via Manzoni (dove alcuni suoli erano stati comprati dall'INA-CASA) e Via

¹³⁶ *Voto del Comitato Direttivo del Collegio*, 6 agosto 1958, pubblicato come allegato A all'Atto di opposizione alla variante del Drizzagno in "Il Giornale del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti in Napoli", n. 1, gennaio 1959, pp. 5-6.

Posillipo. A licenze edilizie concesse nel 1958, interessanti sempre la collina di Posillipo, faceva riferimento una terza diffida (18 agosto 1958). Anziché revocare le anzidette licenze abusive il commissario straordinario ne concesse di nuove ad altre cooperative, una delle quali, già nella ragione sociale: *Hic Manebimus Optime*, lasciava intendere una scarsa disponibilità a desistere dal costruire in quelle aree dalle uova d'oro!

Essendo stata questa la risposta da parte dell'Amministrazione comunale, gli ingegneri del Collegio ne denunciarono il comportamento illegale al prefetto, ai ministri dell'Interno e dei Lavori Pubblici, invocandone l'intervento a revocare con procedura d'urgenza le licenze abusivamente concesse dal Comune¹³⁷.

A quella data, 1 dicembre 1958, le società a cui era stato concesso di edificare in quelle aree protette non avevano ancora iniziato i lavori, e molto avrebbe potuto essere salvato.

In realtà l'attacco alle aree collinari era da lungo tempo premeditato: già nel piano generale del '46 era prevista la creazione di un piano di lottizzazione a Posillipo, che abbiamo visto bocciare dal Consiglio Superiore dei LL. PP. nel febbraio 1950. In quella occasione alcuni membri della Commissione di studio del p. r. dichiararono che era possibile armonizzare il verde con le costruzioni, senza deturpare la collina. In seguito furono rilasciate licenze irregolari a non finire o furono tollerate costruzioni senza licenza e poi legalizzate con "licenze di sanatoria", scatenando l'accaparramento di quelle aree da parte di grosse società immobiliari e ditte costruttrici.

Era assurdo imputare tutto ciò ad un uomo solo (Lauro), fece osservare il "Giornale degli Ingegneri"; sarebbe stato facile in tal caso troncare l'abuso: si doveva invece concludere che proprio i maggiori responsabili della Amministrazione comunale (e in modo particolare il commissario straordinario), della Sovrintendenza ai Monumenti e della Amministrazione centrale, venendo meno ai doveri loro derivanti dalle rispet-

¹³⁷ *Denuncia amministrativa*, Napoli, 1 dicembre 1958, "Il Giornale del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti di Napoli", n. 1, gennaio 1959, pp. 7-8. Una cronaca di tutte queste iniziative si legge nello *Schema della relazione del Consiglio Direttivo*, redatto da Bordiga in vista dell'Assemblea ordinaria annuale del Collegio del 17 marzo 1959, in A.F.A.B.F./ "Collegio ingegneri 1959-1960".

tive cariche e non tenendo in conto alcuno le leggi e i regolamenti, avevano agito in linea del tutto arbitraria secondando in tutto e per tutto le brame della speculazione.

* * *

A sud della Via Michelangelo Schipa era sorta una fungaia di palazzi che giustamente si è meritata, nelle documentazioni fotografiche sulle vergogne edilizie di Napoli, la pagina d'onore. Non meno celebre, la sanatoria predisposta dal Comune, nota come la variante del "Drizzagno".

La variante odierna – scrisse allora il Collegio nel suo atto di opposizione alla legittimazione di quella mostruosa selva di edifici – non offre altro contenuto che l'applicazione di questo stile infetto, e di questo modo incivile e antiurbano sotto ogni profilo, ad una maggiore estensione, presentando non un disegno sorto da una visione di insieme che abbia di mira il divenire della sede urbana, ma solo registrando passivamente nella scelta posizione ed ubicazione una collana di richieste edilizie che s'è creata solo per il senso di impunità che quanto già esiste ha, per sventura di Napoli, diffuso.

Che motivo c'era di regolare un'intera zona con una *variante*, quando stava per essere inviato alle superiori istanze centrali un progetto completo di nuovo piano regolatore generale?

Il Collegio chiese formalmente che la variante venisse rinviata, "perché non ammissibile a disciplinare la zona che contempla, la cui disciplina verrà dagli alti organi giudicanti vagliata nel quadro della proposta di piano regolatore generale della città".

Nemmeno sul piano tecnico la variante era accettabile.

Nella relazione che l'accompagnava si diceva che la realizzazione delle indicazioni del p. r. g. del '39 relative a quella zona era ostacolata *da accidentalità altimetriche e dalla esistenza di vecchi fabbricati densamente abitati*. Il Collegio replicò che le "accidentalità altimetriche" non erano più gravi di quelle che presentavano altre zone della città, dove la speculazione edilizia le aveva agevolmente superate.

A parte il fatto che nella variante non erano state riportate né le quote altimetriche di fatto né quelle di progetto – ciò che costituiva di per sé motivo di irregolarità formale – se proprio erano "accidentalità" davvero

gravi sarebbe stato più logico e apprezzabile ricavarvi parchi e spazi verdi, che la variante in questione aveva scrupolosamente ignorato. Quanto ai "fabbricati antichi"... era del tutto vergognoso e paradossale che se ne sostenesse la tutela dove ve ne erano pochissimi, mentre, dove erano d'intralcio alla espansione edilizia, non trovavano pietà!

Il vincolo fissato dall'editto borbonico e poi da Giuseppe Garibaldi – la sommità dei fabbricati sottostanti non doveva superare l'altezza del parapetto del Corso Vittorio Emanuele – che tutelava le proprietà a monte e la vista panoramica della città, non si arrestava all'Arco Mirelli (da cui partiva la variante) come si voleva far credere in Comune, ma si estendeva a tutto l'arco pedemontano del Corso e quindi fino alla stazione di Mergellina.

Lo stesso regolamento edilizio comunale del 1935, a cui la variante si appellava, trattando quella zona come parte della ex-zona centrale, che consentiva un massimo di altezza di 32 metri, aveva esteso quel vincolo a tutte le vie panoramiche rendendolo ancora più drastico: non solo si doveva rispettare una orizzontale, ma una inclinata di ben 30 gradi in basso.

Come ha il diavoletto strano che, anonimo, legifera a Napoli a dispetto di ogni sano criterio legale truccata questa norma, nella invalsa "prassi"?

La linea inclinata, o il piano inclinato, andava rispettata solo per il tratto tra il Corso Vittorio e la sua intersezione con il piano di campagna verso valle. In questo breve spazio non si poteva edificare oltre l'inclinata. Ma passato il punto di intersezione di tale linea col suolo, cessava il divieto e tutto era permesso!

"Ce da chiedersi – ne concluse Bordiga – se gli uffici di controllo non si siano eletto a compito, sotto il bel cielo di Napoli, l'inverso, ossia il suggerire come del controllo si possa beffarsi con tono di esperti"¹³⁸.

¹³⁸ Si veda per questo aspetto: *Le ultime finezze dell'intrallazzo edilizio*, in "Il Giornale del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti in Napoli", n. 1-2, gennaio-febbraio 1960. Bozza dattiloscritta in A.F.A.B.F./"Collegio ingegneri 1959-1960": "La cosa grave e comica – se non fosse tragica – è che gli scoprittori degli espedienti recentissimi non vanno cercati tra i richiedenti, aspiranti all'intrallazzo, ma proprio tra quelli che ne dovrebbero essere i censori. Negli

La variante proposta, di modificare il prolungamento rettilineo della Via Michelangelo Schipa si era imposta in seguito al precedente rilascio di tutta una serie di licenze irregolari da parte del Comune.

La soluzione di come regolare quella zona doveva essere inquadrata in quelle del nuovo piano regolatore generale, non essendo possibile studiarla se non in relazione a quella delle zone limitrofe ed alla rete viaria urbana generale, entro una visione generale della distribuzione delle sedi adatte all'abitato.

Il Collegio chiese dunque che la variante

a) fosse dichiarata irricevibile in via pregiudiziale, rinviando ogni questione urbanistica da essa compresa alla procedura imminente di approvazione del nuovo piano regolatore;

b) che qualora si fosse entrati nel merito, la variante non venisse approvata in quanto illegale e tecnicamente deteriore per riguardo alle soluzioni del piano regolatore 1939, tenendo conto in ogni caso delle richieste specificate ai punti 1-5¹³⁹.

uffici a ciò destinati si rinvergono gli esperti, gli specialisti. Ma di che sono esperti? Della applicazione della norma, o del modo di farla in barba alla legge?"

¹³⁹ Queste le 5 proposte avanzate dal Collegio: "1) All'incontro di via Schipa-Corso va eliminato il fabbricato (che abusivamente e in violazione di sentenze giurisdizionali ha superato il piano del Corso) per dare spazio sufficiente alla circolazione del traffico. 2) Lo spazio ivi restante, coprendo la metropolitana, e non ammettendo nessun nuovo edificio né alzamento degli esistenti, va destinato a verde. 3) In vista della volumetria debordante in tutta la zona, e con riserva sulla sorte degli edifici superanti la quota del Corso, non va autorizzata la costruzione dei fabbricati indicati come in progetto, i quali non sorgono da una studiata rete urbanistica, ma dall'accozzare le richieste dei privati costruttori, oggi stridentemente illegali. 4) Le isole, tra le dette, che stanno tra il Corso e il cosiddetto drizzagno, siano destinate a verde, ed a maggior larghezza della traversa con cui lo stesso comunica col corso Vittorio, presso la mostruosa torre di 18 piani, che spezza l'asse stradale logico in modo che non si potrebbe riparare senza la demolizione dell'isolato, completo del rustico. 5) Le isole in progetto tra il drizzagno stesso e la scuola, siano destinate a parco pubblico, ed opportunamente a ricreazione o impianti sportivi scolastici". *Atto di opposizione alla variante al vigente piano regolatore di Napoli (approvato con legge 1208 del 29 maggio 1939) e indicata come relativa alla zona del Drizzagno del Corso Vittorio Emanuele, pubblicata presso il Comune di Napoli a partire dal 30 agosto 1958.* Il documento, integralmente pubblicato in "Il Giornale del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti in Napoli", n. 1, gennaio 1959, pp. 1-5, è firmato: Per il Consiglio Direttivo del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti in Napoli: Bordiga, Verzella, Lanciano, Rajola, Pepe, Bonghi. La variante, dopo numerosi emendamenti, fu approvata con decreto presidenziale n. 1034 del 16 marzo 1961.

* * *

Il 3 dicembre 1958 fu finalmente pubblicato il nuovo piano regolatore generale adottato dal Comune il 18 novembre.

La forma duplice della pubblicazione – osservò Bordiga – da un lato la relazione illustrativa della Commissione, dall'altro gli elaborati del Comune, diversi e in contraddizione con la relazione stessa, specie per la zonizzazione paurosamente appesantita alla immediata periferia dell'abitato che apriva le porte alla cementificazione delle colline, traeva origine da contrasti affiorati durante i lavori di Commissione, anche tra i membri del Collegio Ingegneri¹⁴⁰.

Il progetto collezionò ben 597 opposizioni, compresa quella del Collegio degli Ingegneri e Architetti di Napoli¹⁴¹.

Una reazione negativa così massiccia non faceva prevedere una rapida e pacifica approvazione, vale a dire la possibilità di legalizzare gli abusi passati e quelli in atto, e il prefetto Correrà non era evidentemente un tipo disposto a perdere tempo.

¹⁴⁰ "Ciò è in relazione ad un ordine di opinioni diverso di egregi colleghi di questo stesso Collegio che si era manifestato fin dai lavori della Commissione. In essa il gruppo dei rappresentanti del Collegio formò una minoranza di opposizione sulle quistioni del centro – che si voleva non toccato o toccato minimamente, - e della periferia, per cui si chiedeva una zonizzazione più severa e di divieto totale sulle pendici delle colline, come Posillipo, Camaldoli, contorno di tutto il Vomero, Capodichino. La soluzione della Commissione non era dunque del tutto soddisfacente per il centro e per le colline, sebbene taluni di noi vi avessero lavorato, e in sede di pubblicazione del piano la quasi totalità del C. D. era decisa a sostenere la rettifica del piano secondo le nostre direttive. Ma vi erano altri punti vitali per cui si trattava di lottare contro i peggioramenti apportati nella elaborazione comunale, ossia l'infittimento delle zone collinose, ed anche un altro punto gravissimo, quello della totale rinascita del deploratissimo piano di ricostruzione della Via Marittima", dallo *Schema della relazione del Consiglio Direttivo*, cit.

¹⁴¹ *Osservazioni sul Piano Regolatore Generale della città di Napoli pubblicato dal tre dicembre al 2 gennaio 1959 preso la sede comunale*, 30 gennaio 1959. Il testo completo dattiloscritto del documento, con indice dei paragrafi e sinopsi, si trova in A.F.A.B.F./"Collegio ingegneri. Opposizione urbanistica". Da un suo appunto manoscritto si ricava che Bordiga fu autore dei capitoli: I. Antefatto; II. Norme legali di attuazione; VI. Piano di ricostruzione. All'ing. Verzella sono dovuti i capitoli: III. Espansione urbana e IV. Tutela del panorama, e anche il V. Centro urbano, in collaborazione con l'ing. Pepe. Il VII capitolo: Attrezzature industriali, fognature, fu assegnato agli ing. Pagliano e Bonghi. L'VIII. Breve sintesi e richieste conclusive all'ing. Pepe.

Il 4 febbraio 1959 furono pubblicate con unica deliberazione ed unico termine cinque varianti al piano 1939 designate coi numeri da 1 a 5.

Contro quel colpo di mano il Collegio protestò vivacemente, essendo del tutto assurdo che venissero proposte varianti al piano 1939 quando era ormai pronto il nuovo piano ed in corso la procedura per la sostituzione di tutto il piano¹⁴².

Piano che avrebbe potuto benissimo includerle, giacché ubbidivano alla stessa logica con la quale gli elaborati di zonizzazione della Commissione (che aveva terminato i suoi lavori nell'estate del 1957) erano stati manipolati dagli uffici comunali, sostituendo zone rade, verdi e di divieto edilizio con zone edilizie semintensive ed intensive. A parte ogni altra considerazione di diritto e di civiltà urbana, era una beffa per gli stessi compilatori del piano.

Al solito fu invocato dagli amministratori il motivo di urgenza delle varianti proposte, dovuto al fatto che includevano aree di edilizia convenzionata! Una riprova della smisurata assenza di pudore dei politici che governavano la città e del fatto (per la parte di verità che quella menzogna conteneva) che a pilotare la speculazione privata e l'assalto alle aree verdi erano proprio gli enti che utilizzavano finanziamenti pubblici¹⁴³.

¹⁴² *Voto del Consiglio Direttivo del Collegio in data 19 febbraio 1959 contro le insidiose e deleterie varianti al P.R. 1939*, "Il Giornale del Collegio degli Ingegneri e architetti di Napoli", n. 1-2, gennaio-febbraio 1960, pp. 13-14. Copia del documento in A.F.A.B.F./"Collegio ingegneri. Opposizione urbanista", col titolo: *Contro le insidiose e deleterie varianti al Piano Regolatore*. Segnaliamo altri due atti di opposizione del Collegio che, per quanto non datati, appartengono sicuramente a questo periodo: *Atto di opposizione alla variante del P. R. G. del 1939 pubblicata dal Comune di Napoli a partire dal 14 febbraio 1959 e relativa all'area compresa tra le vie Poerio, Maddalena, Ranieri e Corso Umberto I*, e: *Atto di opposizione alla variante al Piano di Ricostruzione dei quartieri Porto Mercato e adiacenze pubblicata dal Comune di Napoli a partire dal 25 febbraio 1959*. Bozza dattiloscritta di entrambi i documenti in A.F.A.B.F./"Collegio ingegneri. Opposizione urbanistica".

¹⁴³ Per avere un'idea delle dimensioni del fenomeno si veda: *Quadro d'insieme. Interventi realizzati in difformità del piano 1939*, in appendice a G. De Luca, *I problemi urbanistici di Napoli*, cit., pp. 229-230, il quale ha scritto: "Perfino l'Istituto Autonomo per Case Popolari, che curò anche l'esecuzione dei quartieri Ina-Casa e dei cosiddetti quartieri integrati C.E.P., realizzò tutte, ripetiamo tutte le sue costruzioni su terreni sui quali il Piano regolatore vigente aveva posto un vincolo di inedificabilità e lo fece perché quelle aree, proprio perché erano dichiarate inedificabili, potevano essere acquistate al prezzo di L. 1.000 al metro quadro", p. 44.

La richiesta di "rigetto totale" delle varianti fu ribadita dal Collegio in una mozione diretta al Ministero dell'Interno, al Ministro dei LL. PP. e al presidente generale del Consiglio Superiore dei LL. PP. il 21 maggio 1959¹⁴⁴.

Pochi giorni dopo, per tutta risposta, un comunicato dell'Amministrazione comunale apparso sul "Mattino" del 24 maggio annunciava lo "sblocco" delle licenze edilizie nelle zone soggette alle varianti non ancora approvate.

L'argomento truffaldino che lo sblocco mirava ad andare incontro agli interessi della categoria dei tecnici e dei lavoratori in genere non spostò di un millimetro la posizione del Collegio:

Le rette soluzioni urbanistiche, sempre sostenute da questo Collegio, nella difesa fin dal 1945 del piano 1939, e negli apporti alla elaborazione in corso del nuovo piano, hanno dimostrato che lo sviluppo e l'espansione di Napoli con criteri conformi alla sana tecnica ed al decoro paesistico ed edilizio richiedono invece, in un campo immenso, una estesa attività di lavoro intellettuale e materiale che avrà le sue giuste remunerazioni senza la colpa intollerabile di imbruttire e devastare la città¹⁴⁵.

Ma il documento più interessante, che costituisce una ben istruita sintesi di tutte le denunce del Collegio, fu certamente il lungo atto di opposizione depositato il 3 aprile 1959 contro le ultime cinque varianti al p. r. 1939, che condannavano irrimediabilmente Napoli all'asfissia. Infatti le varianti in esame si schieravano lungo una fascia anulare attorno al nucleo addensato della città, stringendola come una morsa, "anzi come un collare di angoscia con le sue punte rivolte verso la strozza da cui la ipertrofica Napoli da decenni affannosamente respira".

Anziché seguire l'ordine burocratico di presentazione delle varianti, questo furono esaminate nel loro susseguirsi da occidente ad oriente, a

¹⁴⁴ *Voto del C.D. del Collegio in data 21 maggio 1959 contro l'approvazione delle varianti*, "Il Giornale del Collegio degli Ingegneri e Architetti di Napoli", n. 1-2, gennaio-febbraio 1960, pp. 4-5.

¹⁴⁵ *Contro le abusive licenze edilizie. Voto del Consiglio Direttivo del Collegio in data 26 maggio 1959*, "Il Giornale del Collegio degli Ingegneri e architetti di Napoli", n. 1-2, gennaio-febbraio 1960, pp. 15-16.

dimostrazione che tutto il pomposo lavoro di documentazione e di direttive urbanistiche condensato nel nuovo p. r. g. alla fine della favola non faceva che registrare la naturale tendenza ad estendersi a macchia d'olio del tessuto urbano (dove minori erano gli oneri di urbanizzazione e maggiori il profitto e la rendita). E ciò non in maniera passiva, ma dando mano ad eliminare vincoli precedentemente posti a salvaguardia dell'ambiente e della generale vivibilità dell'organismo urbano, a legalizzare l'abusivismo esistente e a spianare la strada alla speculazione su aree che, divenute edificabili, vedevano la loro quotazione salire alle stelle.

In quell'ordine, la variante n. 4, riguardante Fuorigrotta, non interessava una vasta area: una piccola zona veniva trasformata da agraria in edificabile, con palazzine per metà del lotto.

Ben più massiccio era l'intervento della variante n. 3, che riguardava tutto il fianco occidentale della collina di Posillipo, dal Capo fino all'altezza della Piazza San Luigi. Qui il piano 1939 non prevedeva alcun insediamento abitativo, ma solo zone agrarie e di verde pubblico, parchi e terrazze panoramiche. Contro ogni indicazione dello stesso Consiglio Superiore dei LL. PP. (voto 11-2-1950) venivano create aree edificabili con palazzine alte 16 e 20 metri.

La variante n. 2, Posillipo orientale e Vomero, si congiungeva a quella già esaminata del "Drizzagno".

Sulla costa meridionale della collina (Via Orazio, Via Manzoni) in base ad una convenzione stipulata nell'ottobre del 1926 dal Comune con la Società S.P.E.M.E. era iniziata la costruzione di un nuovo rione denominato Sannazzaro-Posillipo. Il piano particolareggiato approvato pochi giorni prima della stipula della convenzione prevedeva diverse tipologie di fabbricati, da 15 a 32 metri di altezza (come nel centro della città!). Le altezze e gli indici di copertura consentiti non dicono tutta l'assurdità di quella convenzione, rimaneggiata ed integrata nel 1930, 1935 e 1948 costantemente a vantaggio della speculazione privata: alla S.P.E.M.E. si dava la facoltà di procedere alle espropriazioni dell'intera zona "per loro conto e interesse, ma in nome del Comune di Napoli". A loro volta i concessionari avrebbero ceduto gratuitamente al Comune le aree occorrenti per le vie, le piazze comprese nel rione, che l'Amministrazione comunale avrebbe realizzate a sue spese. Invece i limitati appezzamenti di terreno che il Comune avesse ritenuto di destinare a terrazze pa-

noramiche o giardini pubblici, dovevano essere pagati ai concessionari al prezzo di esproprio, aumentato del 30%. Al Comune toccava, inoltre, l'onere di provvedere all'illuminazione delle strade, alle condotte dell'acqua e del gas! La S.P.E.M.E., infine, veniva esonerata per dieci anni dal pagamento di diritti e tasse per licenze edilizie, occupazione di suolo, ecc.¹⁴⁶.

Non solo le nuove direttive urbanistiche aggiravano, senza toccarla, quella scandalosa convenzione di epoca fascista (quando non si avevano scrupoli di buttare a mare un eccellente piano regolatore perché "fascista") ma, rilevarono Bordiga e colleghi, miravano ad estenderla ulteriormente.

In quella zona particolarmente delicata della cinta urbana attraversata da Via Tasso, Via Falcone, Via Belvedere, Via Cilea, il piano 1939 aveva vietato ogni tipo di costruzione, arrestando da un lato con una fascia di aree a destinazione totalmente agraria la zona addensata del Vomero e proteggendo la zona panoramica verso il golfo. Ovunque in quest'area aveva imperversato dopo la guerra un'edilizia selvaggia, culminata nella esecrata "muraglia cinese", opera del solito Ottieri. La variante n. 2, in omaggio al principio dell'"adeguamento allo stato dei luoghi", aggiungeva alla zona S.P.E.M.E. altre quattro zone, con le medesime concessioni, e una nuova area estesissima in cui era consentita l'altezza di ben 26 metri, otto piani e la copertura, da centro urbano, di sette decimi.

Una analoga operazione prevedeva la variante n. 1, al Vomero nord-orientale e all'Arenella, consentendo edifici di eguale altezza sulla collina dei Camaldoli.

¹⁴⁶ V. De Lucia-A. Iannello, *op. cit.*, pp. 33-34, narrano di altre concessioni (costruzione e gestione di una funicolare, gestione di autolinee, ecc.) fatte dal Comune alla medesima società, recanti analoghi vantaggi per la comunità! La convenzione sarà nuovamente stipulata nel 1960 dal commissario straordinario Alfredo Corraera, dopo l'approvazione della variante relativa a Posillipo. Questa sarà accolta dal Consiglio Superiore dei LL. PP. in flagrante contraddizione con quanto asserito nel parere del febbraio 1950 e con una motivazione al solito ambigua, riprodotta in parte dai suddetti autori: "In linea di principio la proposta può essere accolta in considerazione della opportunità di consentire al Comune il rispetto della convenzione S.P.E.M.E., stipulata anteriormente all'entrata del piano del 1939. Trattandosi tuttavia di zona di particolare rilievo nel paesaggio di Posillipo, la variante dovrà essere studiata in modo da aderire il più possibile alle esigenze paesistiche delle località". Dopo tale avallo e il successivo decreto presidenziale del 1962, la convenzione S.P.E.M.E. fu prorogata per la quinta volta fino al dicembre 1980.

L'ultima variante, la n. 5, riguardava il Nord di Napoli: Capodimonte, Ponti Rossi, S. Efremo, Capodichino, un arco di verde severamente tutelato dal piano 1939, destinandolo a zona agraria e concedendo solo su una piccola parte la costruzione di villini, a sud-est del parco di Capodimonte. Qui la variante proponeva una zona nuova, inesistente nella normativa del 1939, col limite di 21 metri, sei piani e la copertura di un mezzo.

Da questa presentazione delle 5 varianti risultava che la stessa definizione di *varianti* era impropria, trattandosi in realtà di un vero e proprio piano che amministrava in modo nuovo e diverso tutta la cerchia periferica della città, creando – cosa inammissibile in sede di variante – nuove zone e tipizzazioni ignote all'elaborato vigente per legge.

Diversamente dalla variante del "Drizzagno" che aveva del tutto ignorato la normativa del 1939, applicando a quella zona le norme della zona centrale, ora ci si preoccupava di mantenere una apparenza legale, ricorrendo alle norme allegate alla legge del 29 maggio 1939, facendone tuttavia una strana applicazione. Alcune volte si proponevano norme scelte tra quelle della serie legale, altre volte se ne coniarono di nuove, adottando equivoche analogie simboliche, altre volte risultavano modificati i confini delle varie zone.

Senza addentrarci nelle questioni di dettaglio ci limitiamo a riportare la conclusione dell'"atto di opposizione", da cui emerge chiaro il senso dell'accorata difesa del piano regolatore del 1939:

Una simile concezione dello sviluppo della città [quella delineata nel p. r. del '39], qualora rispettata come la semplice osservanza della legge avrebbe suggerito, corrispondeva ottimamente ad una sana terapia della crisi che Napoli ha subita e della sua esasperazione dovuta alle immani distruzioni di guerra e alla successiva ripresa dell'incremento demografico. La carenza di abitazioni non avrebbe mai dovuto venire soddisfatta immolando la fascia di rispetto. La misura in cui illegalmente lo si è permesso nel dopoguerra ha tutto aggravato, favorendo l'alto prezzo dei suoli per la prossimità del centro, che ha indotto a fare poche costruzioni e costose, consentendo solo la residenza di ceti agiati e dimenticando quella dei non abbienti, supercompressi nel nucleo centrale degradante sempre di più, ed ogni edilizia a fini non residenziali ma produttivi ed economici [...]. Come osare di sostenere che si migliora l'insieme delle soluzioni 1939 attaccando il non molto che resta della fascia tutelatrice della città, ed abolendo i divieti di costruzione non in piccole aree, ma, come abbiamo dimostrato, e come si vedrebbe tutto segnando in un grafico unico, sull'intero contorno collinoso che par-

te dal mare e verso il mare dall'altra parte degrada per la interposta plaga vesuviana che ospita altre complesse attrezzature? [...].

L'insieme delle varianti che si vedono proposte è peggio che uno strappo o che un raggruppamento di strappi, di cui era da sperare che la serie fosse al fine per chiudersi. È il varco aperto al libero incontrollato assalto alla salvezza urbanistica di Napoli, che sta nel disserramento di quel cappio mortale, in una espansione ad ampio respiro e con zone residenziali ma soprattutto attive che un largo profondo verde intervallo separi dal corpo pletorico della città.

Si invoca quindi, ove il Comune di Napoli insista nella disgraziata proposta di varianti, il rigetto totale in sede di revisione, anzitutto per inammissibilità legale, in subordine per motivi di merito, in quanto si tratta di un vero peggioramento dei lati utili e probanti del piano in vigore¹⁴⁷.

Naturalmente le varianti del '59 – a cui Bordiga e il Collegio non smisero tenacemente di opporsi – passeranno. Tenendo conto delle riserve espresse dal Consiglio Superiore dei LL. PP. nel parere del 21 aprile 1960, l'Amministrazione comunale ritocò i progetti Vomero-Arenella, Posillipo occidentale, Fuorigrotta e Capodimonte, che furono adottati con delibera (11 settembre 1960) dal commissario straordinario e rispediti nuovamente per l'approvazione al Ministero.

A nulla valsero le proteste del Collegio che, di fronte alla continua pioggia di licenze edilizie, rilasciate in deroga al regolamento edilizio vigente e in contrasto sia col piano regolatore del '39 che con quello in attesa di approvazione, aveva chiesto con un comunicato, diffuso alla stampa cittadina il 6 luglio, la sospensione e la revoca delle licenze edilizie¹⁴⁸.

¹⁴⁷ *Atto di opposizione alle varianti al vigente piano regolatore di Napoli relative alle colline di Posillipo, Camaldoli, Vomero, Capodimonte*, "Il Giornale del Collegio degli Ingegneri e architetti di Napoli", n. 1-2, gennaio-febbraio 1960, pp. 5-12. Bozza dattiloscritta del documento in A.F.A.B.F./"Collegio ingegneri. Opposizione urbanistica".

¹⁴⁸ *Chiesta dal collegio degli Ingegneri un'azione più efficace per gli sconci edilizi*, "Il Tempo", n. 193, 12 luglio. Minuta dattiloscritta e copia del documento: *Sulla sospensione e la revoca delle licenze edilizie annunciate dall'Amministrazione Comunale* in A.F.A.B.F./"Collegio ingegneri 1959/1960" e "Assemblea 25/F/1962". Il comunicato fu pubblicato parzialmente anche dall'"Unità", che lo attribuì all'Ordine degli Ingegneri. Bordiga chiese di rettificare l'errore, con una lettera del 14 luglio, firmata dal segretario del Collegio ing. A. Lanciano.

Ripubblicate dal Comune a partire dal 21 dicembre 1960, e subito opposte dal Collegio¹⁴⁹, le varianti furono definitivamente approvate con decreto presidenziale il 24 luglio 1962.

Il pericolo ora era che si approfittasse di una fase di interregno (fino all'approvazione del nuovo piano) per introdurre altre nuove deleterie varianti al piano in vigore, o vincessero le pressioni per una frettolosa approvazione per stralci del nuovo piano, con lo scopo di seppellire definitivamente quello del '39¹⁵⁰.

In questa direzione si muoveva l'Unione degli industriali napoletani, che il 16 dicembre organizzò un convegno-dibattito, a cui Bordiga non disdegnò di partecipare, conclusosi con una mozione presentata dal prof. avv. Aldo Sandulli (giudice costituzionale) che sottolineava l'urgenza di porre fine alla stasi edilizia, anche in vista dell'assegnazione dei fondi della nuova legge speciale per Napoli destinati ad opere pubbliche, il cui impiego sarebbe stato impossibile senza un piano regolatore¹⁵¹.

Il punto-chiave per Bordiga – come del resto si evince anche dall'intervento al convegno dell'ing. Gaetano Del Pezzo, membro del Collegio – stava nel tener fermo, soprattutto per il centro storico, alla zonizzazione del piano regolatore della città del '39 che già conteneva tutto ciò che di buono vi poteva essere nel nuovo, che doveva essere severamente esaminato dal Consiglio Superiore dei LL. PP. perché non si aprissero varchi a nuovi abusi.

Il 18 novembre era scaduto non il piano del '39 – errore in cui era incorsa la redazione napoletana dell'"Unità" – ma un altro termine: quello dei

¹⁴⁹ *Atto di Opposizione alle 4 varianti al piano regolatore del 1939*, 15 febbraio 1961. Bozza dattiloscritta e copia del documento, firmato per il C.D. del Collegio dagli ing. Lanciano e Pepe e dal presidente Amadeo Bordiga, in A.F.A.B.F./"Collegio ingegneri. Opposizione urbanistica".

¹⁵⁰ *Vecchio e nuovo Piano Regolatore. Voto del Consiglio Direttivo del Collegio*, 13 dicembre 1961, firmato per il C.D. dal presidente A. Bordiga e dal segretario A. Lanciano, in A.F.A.B.F./"Assemblea 25/F/1962".

¹⁵¹ Le relazioni al convegno furono tenute da Luigi Tocchetti, Carlo Cocchia e Carlo Maria Iacciarino. Evidentemente quella di Bordiga fu una voce discorde, in quanto il suo intervento, a cui fanno espressamente riferimento taluni partecipanti (intervenero nel dibattito tra gli altri, Corrado Beguinot, Franco Iossa, Giuseppe Sambito, Antonio Guizzi, Franco Tortorelli, Giuseppe Russo, Domenico Colasanto), non è riportato negli atti del dibattito, pubblicato in: *Unione degli Industriali della provincia di Napoli, Tre dibattiti. Piano regolatore, Legge speciale, Area di sviluppo industriale*, Napoli, 1962.

poteri di salvaguardia, in forza dei quali il Comune poteva tenere sospese le licenze edilizie in contrasto col progetto del nuovo piano regolatore.

Il foglio comunista pubblicò la rettifica del Collegio, firmata dal segretario del Collegio ing. Lanciano¹⁵², facendola seguire da un commento in cui dichiarava le proprie perplessità sul "costante richiamo al piano del '39" come strumento ancora valido per la difesa e l'organico sviluppo urbanistico della città:

Innanzitutto: il piano del 1939 (che nacque nel modo e nel momento che tutti sappiamo) è largamente superato dalla realtà nuova della città, e già all'indomani dell'ultimo conflitto si considerò inadeguato, se è vero che sin dal '46 si pensò di porre mano a un nuovo piano.

Inoltre: questo piano è parziale ed incompleto, mancando degli indispensabili piani particolareggiati. Infine: lo stesso regolamento edilizio "tuttora vigente" risale – se non andiamo errati – al 1935: ad un periodo anteriore, cioè alla stesura dello stesso piano regolatore. Si può andare avanti in queste condizioni? Evidentemente no.

Bordiga replicò con una lettera, anche questa prudentemente fatta firmare dal segretario Lanciano:

Vi sono degli inconvenienti nella validità del piano 1939? [...] In che modo e momento fu fatto quel piano? Dai fascisti, e nel 1939.

In che senso può essere sospetto? Nel senso di avere esagerato sulla prospettiva di sviluppo di Napoli che ci si illudeva fosse nientemeno che la Capitale di illusori imperi mediterranei, mentre la realtà storica ce la ha data straziata dalla guerra e dalle sue conseguenze economiche, finora per noi senza di quelli o di altri miracoli.

Tecnicamente per noi, che non partiamo da presupposti politici, il piano sarebbe "superato" se lo fosse nel contenuto tecnico, e se gran che di meglio avessero dato le elaborazioni, non diciamo del 1945 e del 1951, ma quella ultima del 1958.

¹⁵² *Si allarga il dibattito sui problemi urbanistici*, "l'Unità", 3 gennaio 1962. In calce alla bozza della lettera, datata 28 dicembre 1961, Bordiga scrisse questo appunto a Lanciano: "Altro lavoro si aggiunge a quello che ti abbiamo lasciato ieri sera. Questa lettera ti prego di mandarla a mano alla redazione dell'"Unità". Se avesse la firma Bordiga sarebbe cestinata...", A.F.A.B.F./"Ambulante 1962-1963" e "Assemblea 25/F/1962".

Il piano del 1939 doveva valere 25 anni – fino al 1964 – e lo sviluppo della città fu calcolato per 50 dal 1936, e per una popolazione di 1.335.000 nel 1985¹⁵³. A queste cifre si cercò di adeguare la progettazione in espansione.

Bordiga ricordò che le zone di espansione del piano del '39 erano le stesse indicate dai successivi piani: Bagnoli, Fuorigrotta, Pianura e Soccavo, ecc. – solo quel piano fermò l'espansione a macchia d'olio della vecchia città con una fascia di verde che partiva da Posillipo e giungeva fino a Poggioreale:

La nuova realtà che ha preso il posto delle previsioni di quel piano è la realtà del disastro. Riempita tutta quella fascia di costruzioni in folle disordine e arbitrio, non vi ha più rimedio tecnico al dissesto del traffico, della igiene, della equità sociale della distribuzione di residenze, della idrografia, della statica ideologica degli sventrati fianchi delle nostre colline, per non dire della loro ubertà e poetica bellezza, e delle loro attrattive turistiche e paesistiche.

Quanto alle altre "perplexità" del giornale del PCI, Bordiga ebbe fin troppo buon gioco. Non vi erano i "piani particolareggiati": qualcuno aveva proibito che si facessero? Che si formasse il demanio comunale di aree fabbricabili? Il regolamento edilizio del 1935: il piano del '39, con le sue norme edilizie di zona, lo aveva messo fuori validità, ma al Comune si fingeva di non saperlo e proprio ad esso ci si richiamava per non rispettare il piano del '39. La Commissione per il piano 1958 aveva stilato un nuovo regolamento edilizio; che fine aveva fatto? La proposta dell'"Unità" di elaborare un nuovo regolamento edilizio transitorio era impraticabile (più complicato di un nuovo piano):

Torniamo quindi alla nostra proposta logica, che non richiede misure di emergenza o Comitati di Pubblica Salute: si completi con studio ponderato il piano in

¹⁵³ La popolazione napoletana, alla metà di ottobre del 1961 era di 1.179.608 unità, cfr. *Come è aumentato a Napoli il numero degli abitanti dal '51 al '61*, "Roma", n. 326, 23 novembre 1961. Il censimento demografico del 1961 accertò una popolazione di 1.182.815 abitanti (con un incremento del 16,4% rispetto al censimento del '51, al saggio annuo del 15,31‰) e una dotazione di 791.176 vani, con una densità di affollamento di 1,49 a vano. Cfr. G. Cancelliere, *Analisi demografica ed economica della città di Napoli*. Prefazione di G. Lasorsa, Napoli, Liguori, 1966.

approvazione e fino all'espletamento totale di esso nella sua unità, si applichi senza transigere il Piano 1939¹⁵⁴.

Era nel vero Bordiga e il Collegio degli Ingegneri o esagerava a ritenere il piano regolatore del 1939 uno strumento urbanistico che validamente avrebbe potuto, se si fosse voluto applicarlo, evitare il disastro edilizio di Napoli?

Chiameremo come teste a favore quello che è stato definito "il più clamoroso falso della storia giudiziaria italiana".

A metà degli anni '60, ci si accorse che alcune zone agricole appassionatamente difese nell'"atto di opposizione" del Collegio, che nei propositi degli estensori di quel piano dovevano nettamente separare le zone di espansione dal centro, non risultavano più tali sulle planimetrie del piano, ma avevano cambiato colorazione, da giallo a verde, divenendo in base ai colori della *legenda*, zone edificabili.

Delle tavole del piano regolatore del '39 esistevano tre originali: presso il Comune di Napoli, l'Archivio di Stato, e il Ministero dei Lavori Pubblici: i primi due erano custoditi in maniera così trascurata – al Comune di Napoli la sorveglianza sulle tavole consegnate nelle mani di privati per estrarne copia era affidata addirittura ad un usciere – da far ritenere al Tribunale che la mancanza di controllo fosse voluta, proprio per permettere impunemente le alterazioni.

I falsificatori ignoravano l'esistenza delle tavole presso il Ministero dei LL. PP. che, rimaste integre, servirono a smascherare il clamoroso falso.

Non fu possibile al giudice del Tribunale stabilire l'epoca in cui le manipolazioni furono eseguite; gli autori materiali e i mandanti resteranno ignoti e impuniti.

Al laborioso sistema di presentare varianti più o meno ammissibili al piano regolatore 1939, onde eliminare ogni intralcio alla speculazione edilizia si sostituì un metodo più spiccio: quello di falsificare le tavole illustrative del piano, raschiandole a colpi di spatola e di lametta, alte-

¹⁵⁴ *Alla Redazione Napoletana dell'"Unità"*, 7 gennaio 1962. A.F.A.B.F./"Assemblea 25/F/1962".

randone i colori con lavaggi, velature di colore ad acquarello, a tempera, ecc.¹⁵⁵.

Per il 31 gennaio 1962 il Collegio degli Ingegneri organizzò un pubblico dibattito sul nuovo piano regolatore della città, inviando le partecipazioni a numerose associazioni: Ordine degli Ingegneri, Ordine degli Architetti, Italia Nostra, A.N.I.A.I., I.N.U., Unione Industriali, Camera di Commercio, Costruttori del Sud, ecc. ecc., garantendo il contraddittorio. Per il Collegio avrebbero preso la parola l'ing. Verzella (critica delle soluzioni contenute nel Piano 1958 e necessità di un ampio e prolungato studio per arretrarci le necessarie modifiche), l'ing. Pagliano (necessità urbanistiche dell'impianto del nuovo piano sul comprensorio intercomunale e dello studio delle connessioni provinciali e regionali) e Amadeo Bordiga, del cui intervento abbiamo la minuta, incentrato sulla necessità di prevedere i processi storici nella pianificazione urbanistica e sulla piena congruenza a tutte le recenti esigenze della città dell'impianto del piano 1939, ancora per un periodo non breve.

A sintesi del convegno Bordiga stese di suo pugno il seguente telegramma al Ministero dei LL. PP. e al commissario straordinario al Comune:

Collegio Ingegneri Architetti di Napoli dopo importante convegno trentuno gennaio stigmatizzando audace menzogna che gravissima situazione città derivi carenza norme operanti anziché colpevole dispregio di quelle legalmente vigenti chiede Consiglio Superiore non ponga vigore progetto piano 1958 prima di a-

¹⁵⁵ Cfr. V. De Lucia-A. Iannello, *op. cit.*, pp. 34-35. Si vedano gli stralci della sentenza del 22 maggio 1971 (in cui appunto il caso è definito "il più clamoroso falso della storia giudiziaria italiana") in appendice a P. Allum, *op. cit.*, pp. 536-538. Lo scandalo scoppiò in seguito ad una interpellanza del consigliere del PSIUP Luigi Locorotolo. Cfr. *Falsificate le planimetrie del piano regolatore del 1939?*, "Il Tempo", 22 maggio 1966. Forse non occorre indagare troppo lontano dalla stessa Amministrazione civica. Sulla disinvolta considerazione delle tavole del piano regolatore da parte della stessa Amministrazione, anche a pubblicazione avvenuta, si veda *l'Atto di opposizione alla "Rettifica di errore materiale" al foglio 8 delle tav. 6 e 7 del nuovo Piano Regolatore della città di Napoli, in pubblicazione dal 19 giugno 1959*. Minuta dattiloscritta e copia conforme dell'originale, a firma: il Presidente Ing. Bordiga in A.F.A.B.F./"Assemblea 25/F/1962". Si trattava dell'apertura di una strada da S. Caterina a Chiaia, non indicata nel piano, utile solo a sfruttare anche la parte del sottosuolo stradale ricavato nella collina per la costruzione di nuovi fabbricati. Cfr. *I gravi pericoli dei tagli nei fianchi delle nostre colline*, voto del Collegio del 10 aprile 1961, in A.F.A.B.F./"Assemblea 25/F/1962".

vervi fatto introdurre limiti et vincoli zona vigente piano 1939 tra vitale arco verde Posillipo Poggioreale et sommità corona colline et voglia porre fine mostruose manomissioni città interna dettando norme rapida formazione piani esecutivi quartieri espansione comuni ai due piani mentre si sviluppi pianificazione ulteriore estracomunale¹⁵⁶.

Finalmente con parere del 12 aprile, il progetto di piano regolatore venne definitivamente bocciato dal Consiglio Superiore dei LL. PP.

Con un telegramma il Collegio manifestò tutto il suo compiacimento al Ministro dei LL. PP. e al Presidente del Consiglio Superiore dei LL. PP. per la decisione presa, ricordando di aver formulato le medesime critiche già nelle primissime sedute della Commissione del piano nell'estate 1955, e che quindi le responsabilità di quel progetto fallimentare ricadevano tutte sui cultori della... "licenziosità urbanistica"(!). Un altro telegramma al commissario straordinario al Comune e al presidente della Commissione edilizia chiedeva che si ponesse fine al rovinoso profluvio di licenze illegali, revocando quelle già concesse per il centro storico e consentendo solo demolizioni di strutture fatiscenti, e che le nuove autorizzazioni fossero concesse solo in base alla legge di approvazione del piano 1939¹⁵⁷.

¹⁵⁶ Bozza manoscritta (un pò diversa) e copia del telegramma in A.F.A.B.F./"Assemblea 25/F/1962". I medesimi concetti furono ribaditi in un voto del Consiglio Direttivo del Collegio il 7 febbraio, conservato nella medesima cartella ove è anche la minuta dell'intervento di Bordiga al convegno del 31 gennaio.

¹⁵⁷ A.F.A.B.F./"Ambulante 1962-1963" e "Assemblea 25/F/1962".

III

Nuove illusioni: l'avvento del centro-sinistra

Tra il 1958 e il 1962 si erano alternati al governo della città commissari prefettizi e amministratori di destra e di centro-destra; i monarchici, battuti alle elezioni del 1960 e del 1962, vennero definitivamente sconfitti, pur riuscendo ancora a mantenere in Consiglio comunale un consistente numero di seggi.

La Democrazia Cristiana prese il potere nel '62 facendo la medesima operazione fatta da Lauro al MSI sei anni prima: sette consiglieri monarchici passarono nelle file democristiane. La defenestrazione di Lauro e la definita bocciatura del progetto di p. r. g. del 1958 coincisero con importanti eventi a livello nazionale.

Nel dicembre 1960 era stata presentato a un congresso dell'I.N.U. il "codice dell'urbanistica"; all'insediamento del primo governo di centro-sinistra il presidente Fanfani aveva promesso una nuova disciplina urbanistica, predisposta dal ministro Fiorentino Sullo, che avrebbe introdotto un radicale cambiamento del regime dei suoli urbani. Tutto ciò, insieme al varo della legge n. 167 (18 aprile 1962) relativa all'acquisizione di aree per l'edilizia economica e popolare, facevano presagire l'avvento di una nuova stagione in campo urbanistico¹.

¹ V. De Lucia, *Se questa è una città*, cit., pp. 21-34. Fondamentale è il volume di Fiorentino Sullo, *Lo scandalo urbanistico*, Firenze, Vallecchi, 1964, che, oltre a raccontare le vicende dell'affossamento della sua proposta di legge contiene un'ampia sezione documentaria: "Per un codice dell'urbanistica", note illustrative e revisione di Luigi Piccinato; la proposta di legge

Sintomo di questo nuovo clima culturale fu il convegno organizzato a Napoli dalla sezione dell'Istituto Nazionale di Architettura nel dicembre 1962 a Villa Pignatelli, a cui prese parte (era stata da pochi giorni nominata dal sindaco Palmieri la Commissione per il nuovo piano regolatore) tutto il Gotha dell'urbanistica napoletana, per stabilire il da farsi in campo edilizio, in attesa del nuovo piano.

Bordiga intervenne al convegno dichiarando di essere favorevole al massimo decentramento e alla massima disurbanizzazione. Apprezzò l'orientamento espresso da Carlo Cocchia che, sia pure per via di esclusione, aveva condannato l'idea di abrogare la normativa del piano del '39 e del regolamento edilizio, proponendo di variarle nel senso di un abbassamento degli indici di edificabilità e con una rigorosa regolamentazione delle "zone grigie".

Noi siamo in una città – disse Bordiga – la cui rovina è dipesa dal fatto che tutte le normative che esistono (tanto quella del regolamento edilizio che quella del piano regolatore) sono state e sono tuttora trasgredite e violate. Se noi non abbiamo saputo arginare questo fenomeno, se cominciamo con un atto di abrogazione, scateneremo la libidine completa di una edilizia incontrollata e indisciplinata.

"Regolamento edilizio e piano regolatore devono stare in relazione – continuò Bordiga – ma non potranno stare in relazione se il regolamento edilizio è comunale e il piano sarà extracomunale, anzi forse addirittura regionale".

Il compito della Commissione per il p. r. g. di indicare all'Amministrazione comunale come maneggiare gli strumenti urbanistici esistenti non si presentava facile. La Commissione si sarebbe trovata nella difficoltà di lavorare in una situazione estremamente fluida: la vecchia legge urbanistica richiedeva il piano intercomunale (come già il piano regolatore di Napoli del '39), la nuova legge urbanistica aboliva il piano intercomunale; era stata prospettata una gerarchia di piani (salvo ripensamenti e altre novità in campo legislativo): piano regionale, piano comprensoriale comprendente Napoli, piano della città di Napoli (tecnicamente tutto ciò avrebbe richiesto non cinque ma quindici anni di lavoro!).

generale dell'I.N.U.; il disegno di legge Zaccagnini; il progetto della legge Sullo, e numerosi altri documenti.

Era evidente la necessità di una scelta, di una decisione risolutiva sul piano strettamente politico... Bordiga ribadì ancora una volta di non voler scendere su quel terreno – una assemblea di ingegneri e di tecnici non ne aveva alcun diritto – ma non poté fare a meno di rilevare una contraddizione di fondo in tutto quel traballante castello di piani e riforme:

Come si concilia il ricorso alla preminente economia, come si concilia il ricorso a una preminente scelta politica, con la idea di chiudere tutto nel circuito regionale? Questi problemi economici e politici sono problemi di carattere non nazionale, ma internazionale ...

Su come destreggiarsi tra queste difficoltà, Bordiga depositò a nome del Collegio una dichiarazione scritta:

La base della ricerca non può tuttavia essere che quella della esperienza storica, che per tutto il dopoguerra è negativa. L'attività costruttiva è stata tale, che tutti gli indici hanno degenerato, e primo quello dell'affollamento delle case, se considerato per scaglioni e con riguardo alle classi umili. La causa non va ricercata nella mancanza di strumenti amministrativi, né in loro difetti, certamente non contestabili, ma almeno al 90 per cento nella prassi delle impunte trasgressioni a tutti notissima. Il problema di un migliore strumento non ha senso, se non si affronta quello di disciplina e di costume; senza di quello ogni piano, pessimo o ottimo, mancherebbe di efficacia.

Che cosa fare, per tutto il tempo che sarebbe trascorso per la preparare del nuovo piano, per evitare la paralisi dell'attività edilizia napoletana?

Bordiga si disse senz'altro a favore di un "blocco", del genere di quello proposto da Cocchia e, ribadendo ancora una volta che l'unico strumento valido restava il piano regolatore del 1939, non escluse la possibilità di introdurre delle varianti, ovviamente del tutto diverse da quelle approvate finora, che senza alterare la zonizzazione di base, avessero abbassato e mai elevato gli indici volumetrici fissati dalla normativa del piano in vigore².

² Cfr. Istituto Nazionale di Architettura, sezione campana, *Il Piano Regolatore di Napoli. Problemi e proposte*. Atti del convegno tenutosi il 18-19 dicembre 1962 a Villa Pignatelli, Napoli, 1964. L'intervento di Bordiga è alle pp. 113-114. Alle pp. 129-130 è la comunicazione trasmessa alla presidenza del convegno per conto del Collegio Ingegneri. Originale di tale documento in A.F.A.B.F./"Collegio. Vademecum urbanistico" e "Assemblea Collegio 5.2.1965".

* * *

Già col voto sul progetto di p. r. g. del '58 del Consiglio Superiore dei LL. PP. era stata formulata l'istanza di inquadrare la pianificazione urbana in un programma organico di interventi su scala comprensoriale o regionale; tale necessità era divenuta preminente dal momento in cui si dovevano coordinare gli "interventi straordinari" della Cassa del Mezzogiorno, passando dalla politica di costruzione delle infrastrutture a quella della diretta promozione dell'industrializzazione.

Gli studi promossi dal Ministero dei LL. PP. per la elaborazione di un piano regionale, coordinati dagli economisti Nino Novacco e Manlio Rossi Doria, avevano fornito per la prima volta una quadro articolato ed unitario delle realtà abitative e produttive della Campania.

Nelle generali condizioni di arretratezza delle infrastrutture, rilevabile ovunque, risultò un crescente squilibrio tra la fascia costiera e le zone interne della Campania – la polpa e l'osso – sia sotto il profilo della densità edilizia che degli insediamenti produttivi.

Consequentemente Novacco e Rossi Doria proposero una politica economico-territoriale differenziata a seconda delle diverse situazioni riscontrate nella regione, in particolare una riorganizzazione dei maggiori centri abitativi, delle infrastrutture e dei servizi nella zona definita "attiva", che comprendeva una larga fascia lungo il mare dal Garigliano al Cilento, e uno sviluppo delle attività produttive realizzando due nuovi grandi poli industriali nella piana del Volturno, nei pressi di Mondragone, e in quella del Sele, presso Battipaglia³.

Negli stessi anni era stato costituito il Consorzio per l'area di sviluppo industriale di Napoli (ASI), riconosciuto dal Comitato Interministeriale

³ A. Dal Piaz, *op. cit.*, pp. 47-51. "Una proposta, commenta Dal Piaz, di razionalizzazione delle tendenze spontanee in riferimento al metodo e alla logica dello "schema Vanoni", finalizzata all'impostazione di un coordinamento unitario alla scala regionale delle scelte urbanistico-edilizie degli enti locali, di un'ipotesi di consequenzialità (anche sul piano delle priorità) nell'organizzazione degli interventi pubblici, di un quadro di limiti e salvaguardie a garanzia delle risorse paesistico-ambientali più importanti". Cfr. anche G. De Luca, *I problemi urbanistici di Napoli*, cit., pp. 49-60.

riale per la Programmazione Economica il 31 luglio 1961, che elaborò a sua volta un "piano regolatore" per il comprensorio di sua competenza⁴.

È bene chiarire subito che i consorzi per l'industrializzazione del Sud avevano una dimensione provinciale, e i loro piani non si integravano per nulla nella programmazione a livello regionale del piano Novacco-Rossi Doria, con l'ulteriore differenza che, se quest'ultimo era privo di specifica attuazione, il piano ASI aveva efficacia giuridica e operava concretamente con finanziamenti e opere: il consorzio competente espropriava i suoli, li dotava di infrastrutture e di servizi, e li cedeva a chi intendeva realizzarvi nuovi impianti industriali.

Abilitati ad operare solo nel settore industriale e delle relative infrastrutture – ha fatto rilevare Dal Piaz – non facevano che esaltare il disordine e lo squilibrio esistente tra le zone litoranee e l'interno, sia dove dotavano di strade, autostrade, ferrovie, ecc. grandi aree agricole distanti dai centri abitati, provocando processi disordinati di inurbamento e facendo da traino alla speculazione edilizia, sia dove intervenivano in aree già dotate di attività produttive, servizi, infrastrutture e attrezzature pubbliche in vista di un loro "sviluppo globale", accrescendo la congestione urbana.

La febbrile attività edilizia degli ultimi anni aveva reso insolubile la situazione di Napoli, quella di una città senza spazio, chiusa tra il mare e le colline e da due zone industriali alla sua periferia lungo la costa, una paurosa congestione abitativa con indici di densità demografica e di affollamento intollerabili e una drammatica carenza di attrezzature urbane⁵. E proprio nello squilibrio economico, sociale ed urbanistico tra il territorio circostante e il capoluogo, evidenziato dagli studi a livello regionale coordinati da Novacco e Rossi Doria, la nuova commissione per il piano regolatore diretta da Piccinato individuò il problema da risolvere per guarire Napoli dai suoi mali.

La soluzione del problema di Napoli era insomma da ricercare al di fuori di Napoli, in una prospettiva urbanistica che proiettasse la città

⁴ *Grand commis* del "consorzio" era stato il sen. Silvio Gava. Cfr. *Atti del dibattito sull'area di sviluppo industriale*, 7 aprile 1962, in: Unione degli Industriali della provincia di Napoli, *Tre dibattiti. Piano regolatore, Legge Speciale, Area di sviluppo industriale*, cit.

⁵ Dal 1951 al 1961 la popolazione urbana era passata da 1.010.550 a 1.182.815 residenti (+17,05%). Le abitazioni da 189.309 a 264.981 (+40%); i vani da 485.527 a 787.260 (+62,15); l'indice di affollamento da 2,15 a 1,6.

nello spazio del suo entroterra, decentrando il più possibile in maniera equilibrata e razionale i nuclei residenziali e produttivi⁶.

In corrispondenza della "fascia attiva" indicata da Novacco e Rossi Doria (dai cui studi era pure ripresa l'ipotesi dei due nuovi poli industriali a Mondragone e Battipaglia) la commissione Piccinato individuò un comprensorio di 96 comuni (68 in provincia di Napoli, 18 in quella di Caserta e 10 in quella di Salerno) all'interno del quale, lungo un asse in direzione nord-est che da Villa Literno ed Aversa andava fino a Nola, a una distanza di circa 20 chilometri dal mare, si prevedeva di distribuire le nuove localizzazioni residenziali e produttive (per un complessivi 97.800 nuovi addetti e 444.800 abitanti) allo scopo di riequilibrare le attività sul territorio e decomprimere la fascia costiera.

A questo medesimo obiettivo erano indirizzate le principali indicazioni del piano comprensoriale concernenti le infrastrutture.

Il tronco dell'autostrada del sole da Napoli a Caserta veniva declassata ad autostrada urbana e prolungata fino al porto, risolvendo così l'annoso problema del collegamento del traffico marittimo con l'entroterra e le principali arterie stradali nazionali, mentre una nuova autostrada da Caserta a Salerno passante ad est del Vesuvio avrebbe assicurato le comunicazioni nord-sud.

In vista di una drastica decompressione edilizia e viaria del capoluogo la commissione Piccinato puntò il dito contro l'errore di aver concentrato tutte le attività direzionali nel rione Carità, "senza possibilità di incremento e di sviluppo, in condizioni di assoluta inagibilità, senza possibilità di rapporti diretti con gli sviluppi territoriali", secondo un'errata visione radiocentrica della città che il piano drasticamente invertiva. In concomitanza con le linee di sviluppo generali delineate, il piano individuava tra il fascio di binari che penetrava alla stazione centrale e la Via di Poggioreale la zona ideale ove insediare il centro commerciale e direzionale, che sarebbe diventato poi quella sorta di *little New-York* alle

⁶ "L'analisi dei mali – che ricorda quella contenuta nella relazione del piano del 1939 – è convincente, hanno commentato De Lucia e Iannello: partendo dalle precedenti negative esperienze di pianificazione a Napoli, e guardando con fiducia alle prospettive che offre la nuova legge urbanistica proposta da Sullo, si propone di risolvere i problemi di Napoli al di fuori del territorio comunale, legando la città al suo naturale entroterra affinché la città affondi le sue radici nel territorio campano e questo diventi il suo territorio di influenza".

falde del Vesuvio, in un contrasto provocatorio col panorama della Napoli antica⁷.

Quanto a Bordiga, indubbiamente le soluzioni prospettate sembravano andare nella direzione da lui sempre propugnata, almeno per quanto riguardava la necessità di guardare ai problemi di Napoli su una scala ben più ampia di quella strettamente cittadina; va detto però che egli era ben lontano dal condividere l'ottimismo riformatore che l'avvento dei governi di centro-sinistra in quegli anni spacciava a piene mani e che il piano Piccinato nelle sue premesse recepiva.

Le famose "riforme di struttura", sbandierate dai partiti della sinistra ufficiale come una sorta di anticamera, di via democratica al socialismo, per un marxista del suo rigore, non erano che una pura contraddizione in termini, anzi un vero e proprio inganno per la classe lavoratrice.

Esamineremo due articoli apparsi su "Il programma comunista", di composizione un pò ellittica, ma importanti perché per un verso acquistano spessore se letti alla luce dell'elaborazione urbanistica che andiamo tratteggiando, della quale, per l'altro, illuminano aspetti di fondo⁸.

Si preannunciava per la seconda metà del 1964 un vivace confronto parlamentare sulla nuova legge urbanistica, in vista della quale i deputati del PCI avevano presentato un disegno di legge che riproponeva, corretto da alcuni emendamenti, il progetto di riforma Sullo che era stato affossato dalla destra del suo stesso partito. Ministro ai Lavori Pubblici nel primo governo di centro-sinistra guidato da Fanfani, Sullo aveva presentato al congresso ideologico della DC svoltosi a San Pellegrino il 30 settembre 1962 il suo progetto di riforma dell'assetto proprietario del suolo urbano fondato su tre punti fondamentali: l'esproprio generalizzato, l'agganciamento delle indennità di espropriazione al prezzo dei terreni agricoli, l'introduzione del diritto di superficie. Subito bloccato dal

⁷ Sul modernissimo centro direzionale si veda la relativa scheda in *Napoli architettura e urbanistica del novecento*, cit., pp. 298-309.

⁸ Ci riferiamo a *Programmazione da beccamorti (squallidi piani della città ombra)*, e *Oscuranismo parlamentare "impegnato" a tender trappole "a tutti i livelli"*, apparsi sul n. 12, 15 giugno e n. 13, 30 giugno 1964 del quindicinale.

veto di Aldo Moro il progetto venne dirottato al C.N.E.L. ove fu definitivamente insabbiato⁹.

Era allora opinione generale che il *piano urbanistico* dovesse discendere dalla *programmazione economica*, essendo parte integrante del *piano economico nazionale*, e che questa connessione dovesse articolarsi ai diversi livelli territoriali: piano comunale (esteso al circondario della città), piano regionale, nazionale¹⁰.

Mentre il piano economico si fermava alla nazione (quando già la Comunità Economica Europea interveniva nelle economie nazionali) per l'urbanistica si sarebbe dovuto fermare alla regione: *al piano di sotto*, commentò ironicamente Bordiga, osservando che già la vigente legge urbanistica del 1942 prevedeva come regionale il piano territoriale e che, con tali premesse non si capiva quando e come sarebbe nata la legge urbanistica:

Per ora osserviamo soltanto che la genesi di questa nuova legislazione fa nascere i padri prima dei figli. Per far funzionare la legge urbanistica occorrerebbe farla precedere da quella delle regioni [che sarebbe nata, come è noto, nel 1970]: avviene il contrario. Inoltre, a detta dei suoi estensori, si dovrebbe conoscere, e quindi attendere, il piano economico nazionale. Che cosa se ne sa?

All'epoca in cui Bordiga scriveva era entrato in crisi il primo governo Moro a causa di contrasti insorti al suo interno tra democristiani e socialisti proprio sulla politica economica. Al momento della sua formazione (dicembre 1963) era stato presentato dal ministro del bilancio Antonio Giolitti il "rapporto Saraceno", che avrebbe dovuto guidare la politica economica del governo negli anni a venire.

Il piano del prof. Saraceno, sulla base del medesimo presupposto dello schema Vanoni (di cui parleremo in seguito), vale a dire presupponendo di mantenere un saggio di sviluppo globale pari al 5% annuo, raggiunto negli anni del miracolo economico, si poneva l'obbiettivo di eliminare nel

⁹ Sul clima di scontro scatenato nella campagna elettorale del 1963 sulla "questione urbanistica", e la minaccia di un colpo di stato (golp Segni-De Lorenzo), che avrebbe indotto Moro e i socialisti a sacrificare la riforma Sullo, si veda P. Allum, *Il potere a Napoli*, cit., pp. 91-98.

¹⁰ Si vedano al proposito i rilievi, strettamente tecnici, di Bordiga al primitivo progetto Sullo, in A. Bordiga, *La nuova legge urbanistica*, "L'Ingegnere libero professionista", n. 4, aprile 1962.

corso di un decennio gli squilibri del sistema produttivo, rendendo competitiva l'Italia sul mercato europeo e internazionale. A tale scopo era indispensabile elevare la produttività del lavoro ai massimi livelli consentiti dalle tecniche di ogni settore, in particolare quello agricolo, creando 3 milioni di nuovi posti di lavoro, di cui la metà andava localizzata nel Mezzogiorno, per far fronte all'incremento naturale della popolazione e all'esodo inevitabile di 1,5 milioni di lavoratori dalle campagne.

Affinché al riequilibrio nei livelli di produttività avesse corrisposto un riequilibrio nei redditi era necessario garantire il funzionamento di tutta una serie di servizi sociali che dipendevano dall'azione pubblica, impedire la formazione di rendite con una razionale urbanizzazione, ecc. ecc.

Quanto al problema sollevato da Bordiga, su come si sarebbe distribuito tra le diverse classi sociali il reddito complessivo, il documento ammetteva esplicitamente che ad esso non si dava soluzione completa e che: "non si viene quindi a svuotare di contenuto il concetto di squilibrio sociale, la cui soluzione non può ricercarsi sul terreno propriamente economico".

Dichiarazione di cui era apprezzabile almeno la sincerità; qualità che Bordiga non era disposto a riconoscere al "millerandismo" dei Nenni e dei Saragat, che pensavano di risolvere il problema entrando nella "stanza dei bottoni", cioè con la crescita del peso specifico dei rispettivi partiti nella compagine di governo:

Dicono i pianificatori elettoralisticamente: delegate me ad entrare coi miei pari nello stato senza spargimento di sangue, al che basta preferire alcuni nomi ad alcuni altri, e il piano economico generale, nazionale, statale sarà fatto in modo che, dominando la partizione del reddito totale (promessa mentita e mentitrice), le briciole che sono vostro retaggio saliranno di qualche pochetto!

I socialisti sottoscrissero in effetti un patto faustiano: entrarono nel governo al prezzo di sacrificare la loro politica riformatrice; condizione imposta da Moro, al quale, nel momento in cui apriva a sinistra, occorreva più che mai non perdere il sostegno della destra.

Anzitutto l'idea stessa di un piano di sviluppo economico, con le sue politiche di incrementi, di incentivazione produttiva, rientrava in una logica puramente keynesiana; esso non poteva che avere un solo scopo:

la produzione di plusvalore e l'accumulazione del capitale, e un presupposto che la stessa società capitalistica si era incaricata da tempo di smentire: che si progredisse sempre e costantemente verso il meglio!

Ora, "la curva economica sale e scende; quando scende – chiese Bordiga – come si regola "il piano di sviluppo"? Nessun piano avrebbe arrestato il precipitare di periodiche crisi produttive, dunque "I pianificatori socialisti che dicono: dateci voti e vi assicuriamo che tutto andrà meglio, si liberino prima della teoria delle crisi inevitabili, su cui Marx costruì ogni speranza di un futuro umano".

Una seconda contraddizione macroscopica era che l'elaborazione del piano si suddivideva all'infinito nei diversi campi specialistici, quando un piano, in una economia in cui non vi era alcuna armonia tra settore e settore, ma solo squilibri e paurose sfasature, per reggere avrebbe dovuto avere come prima e irrinunciabile caratteristica quella di essere unitario e centrale.

"Il prurito di pilotare l'economia è pari nel dittatore e in queste scarmorze democratiche di oggi" scrisse Bordiga: ma la possibilità di costruire piani programmati, non cresceva affatto con le "regole" della democrazia (meccanismo parlamentare, ricambio continuo di uomini e ministri, periodica conta dei voti) che anzi si era rivelata meno adatta a intraprendere con rapidità e fermezza un indirizzo economico determinato.

A dimostrare tutto ciò si prestava magnificamente l'urbanistica moderna. "Il grande utopista italiano Tommaso Campanella scrisse *La città del Sole*. I "realizzatori" borghesi e semi borghesi che ci hanno infestato per due *liberazioni* – commentò Bordiga – ci soffocano nelle *Città dell'Ombra*", dove era impossibile respirare, vivere, circolare. In regime di... "miracolo" economico, il settore edilizio era entrato in crisi di sovrapproduzione capitanando la *degringolade* di tutta l'economia; e ciò, paradossalmente, all'insegna della "formula fregnona trionfante" della *carenza di abitazioni*¹¹.

¹¹ Già Engels aveva chiarito, ricordò Bordiga, che un piano per supplire alla carenza di abitazioni mancava di presupposto in quanto chi non aveva casa aveva pochi soldi e quindi la spe-requazione non avrebbe fatto che crescere: "La furia di costruire case non l'hanno i disastri (operai di Manchester 1844) ma quelli che accumulano capitale fabbricando case". Cfr. F. Engels, *La situazione della classe operaia in Inghilterra*, in K. Marx- F. Engels, *Opere*, Roma, Editori Riuniti, IV, 1972.

Che ruolo avevano avuto, in questo processo, leggi, piani, programmi di riforma? I poteri pubblici avevano sì tentato di disciplinare, a mezzo di essi, lo sviluppo delle città e del territorio. E in tali programmi entravano in gioco grandezze del tutto reali: numero degli abitanti, distanze, altezze, superfici, volumi, indici di densità delle fabbriche e degli abitanti, ecc., tutte indispensabili (sono queste le cognizioni che Bordiga considerava di vera scienza) al fine di distribuire razionalmente case e luoghi di lavoro, uffici, scuole, locali pubblici di svago, di assistenza e di cura.

Tutto ciò diventava un sogno nel momento in cui la pianificazione urbanistica esprimeva quei rapporti nelle grandezze proprie del sistema capitalistico (mercato, denaro, reddito), facendo del bene-casa un investimento speculativo: mentre l'interesse collettivo della popolazione andava nel senso delle basse densità, di un equilibrio tra città e campagna, dell'incremento massimo delle costruzioni di uso sociale, quello dei capitali investiti e famelici di profitto andava al contrario nel senso dei massimi volumi, delle private abitazioni, del bestiale inurbamento e della spoliazione delle campagne.

Una vera urbanistica, ne concluse Bordiga, che forse era esistita in alcune grandi civiltà precapitalistiche, non può realizzarsi nella società capitalistica mercantile e monetaria, che non si lascia pianificare nella sua struttura economica e tecnico-produttiva, ma potrà nascere solo col socialismo, dopo la fine del tempo capitalistico, e "sarà al tempo stesso una ruralistica e, come Marx vaticinava, umanistica-naturalistica":

Non si tratta di costruire, di fabbricare – ipocriti compiti storici delle classi succhiatrici di sangue e sudore dei vivi – ma solo di sbarrare, di impedire, di ostacolare, anche col terrore, fatti mostruosi. Per difendere il primo nascere libero e immenso della specie umana.

Allora, nella società *postrivoluzionaria*, si sarebbe estinta la necessità stessa di "pianificare". Il programma politico comunista (è al "Manifesto" di Marx ed Engels che Bordiga si riferisce, precisando che il capitalismo aveva posto le basi produttive e tecniche indispensabili al suo superamento da almeno un secolo) non aveva dunque bisogno di elaborare piani economici. Prima si doveva rovesciare il potere di classe capi-

talista e la sua forma *naturale*, lo stato democratico parlamentare, poi con la dittatura e il partito sarebbe stato necessario difendere tale conquista dai rigurgiti del passato. Ciò non escludeva che in tale fase di transizione potesse presentarsi la necessità di apprestare piani economici, come era avvenuto nella Russia arretrata di Lenin. Ma neppure escludeva oggi – aggiungiamo noi, poiché qui sta la chiave di interpretazione del lungo lavoro ormai quasi ventennale svolto da Bordiga nel campo dell'urbanistica, per nulla in contraddizione con la sua "professione" di comunismo – un impegno a far sì che la folle urbanizzazione capitalistica, lasciando alle nuove generazioni un passivo di incalcolabile gravità, non pregiudicasse irreparabilmente *il nascere libero e immenso della specie umana*, in un ritrovato equilibrio con la natura:

Avevamo detto che la dittatura non è pianificare, ma solo un vietare, impedire, sbarrare, ostacolare. L'urbanistica con una certa analogia non è un dare o creare lavoro e posti da stipendio e da profitto; ma un vincolare, limitare, frenare severamente gli sviluppi insensati in altezza densità e volumi¹².

¹² Si veda per questo aspetto anche: *Politica e costruzione*, "Prometeo", serie II, n. 3-4, luglio-settembre 1952, riprodotto in A. Bordiga, *Drammi gialli e sinistri della moderna decadenza sociale*, cit., pp. 47-73. In una riunione di partito svoltasi a Marsiglia nel luglio 1964, Bordiga, riassumendo i due articoli che stiamo esaminando da poco apparsi su "Il programma comunista", "giustificò" in questi termini la necessità di studiare i piani sia economici che urbanistici del riformismo: "L'analisi di questi progetti e pretesi studi potrebbe ridursi ad una semplice girata di terga che pregiudizialmente denunzi la malafede che ne ha provocato la confezione, e da tempo noi sappiamo che è tutto tradimento il tentativo di sostituire con proposte "progressive" e riformiste la chiara via proletaria della lotta per la conquista del potere. Ma un giorno Lenin volle che noi non ci liberassimo con un così facile espediente dall'obbligo di svelare l'inganno mettendo i suoi manipolatori con le spalle al muro; e noi oggi, pur ripetendo che tutti questi pretesi problemi isolati mancano di qualunque serietà e vanno tutti rovesciati nel crogiuolo unico della rivoluzione, ci prenderemo il compito di seguirli uno per uno nelle bestiali aberrazioni di cui sono contesti", *Primo resoconto sommario della riunione generale di Marsiglia, 11-13 luglio 1964*, paragrafo: *la presente forma degenera del riformismo italiano*, "Il programma comunista", n. 15, 1964. Recentemente, talune indicazioni di Bordiga in materia urbanistica sono state sviluppate in due interessanti saggi, apparsi sulla rivista "N+1": *Decostruzione urbana (la città nella storia e nella società futura)*, n. 8, giugno 2002, e *La dimora dell'uomo*, n. 9, settembre 2002, (entrambi rilevabili al sito della rivista su Internet).

La rendita urbana

I due articoli bordighiani avevano un duplice obiettivo polemico: mostrare che la "destra" non aveva motivo di gridare allo scandalo di fronte alle proposte di riforma urbanistica avanzate dalla "sinistra", in quanto queste non rappresentavano una novità nella storia italiana né minacciavano seriamente gli interessi dei ceti borghesi (come a sinistra si credeva o si tendeva a far credere), riducendo quello che veniva presentato come uno "scontro storico" a un teatrale gioco delle parti.

In completa mala fede si affermava che con tali misure venivano lesi i cardini del diritto italiano, i sacri principi della proprietà e della iniziativa privata.

In realtà nulla di nuovo sotto il sole: l'espropriazione per pubblica utilità – cioè il principio della superiorità dell'interesse pubblico su quello privato – era già contemplata nel codice civile italiano dalla legge del 1865, e nella legge urbanistica del 1942, ancora in vigore.

Un suolo dichiarato non edificabile, in piani di risanamento o di ampliamento, veniva espropriato pagandolo al normale prezzo di mercato. Ciò che poteva talvolta risolversi anche in un affare per lo stesso proprietario. Questi perdeva la prerogativa della scelta del momento della vendita, non il valore del terreno. L'indennità corrisposta era allora fissata al valore agrario del suolo, ciò che era impossibile attendersi dalla nuova legge.

Era possibile calcolare una rendita edilizia con metodi analoghi a quelli classici della rendita fondiaria?

Bordiga affrontò questo tema in una delle periodiche "conversazioni tecniche" organizzate dal Collegio degli Ingegneri sulle questioni di maggior interesse urbanistico¹³.

¹³ La breve nota dattiloscritta a cui facciamo riferimento: *Conversazione tecnica al Collegio degli Ingegneri sulla valutazione dei suoli urbani*, non ha data. Probabilmente si riferisce ad una riunione avvenuta nel novembre del 1965, cfr. A.F.A.B.F./"Valori di suolo ed indici urbanistici". Per il dibattito di quegli anni sulla rendita urbana si veda G. Campos Venuti, *Amministrare l'urbanistica*, Torino, Einaudi, 1967.

Dopo aver fatto un esempio di calcolo della rendita fondiaria, mostrò come si determinavano i prezzi dei terreni urbani edificabili. Fino a che rimaneva tale, il suolo edificabile dava rendita zero. Il terreno acquistava repentinamente un valore di mercato, non paragonabile a quello di terreno agricolo e indipendentemente dal capitale su di esso in precedenza investito, non appena divenivano calcolabili le dimensioni dell'edificio che avrebbe potuto sorgere su di esso. Come già spiegato in "Proprietà e Capitale", la grandezza che determinava il valore del suolo, da versare al proprietario, era data dalla differenza tra il valore del futuro edificio e la spesa totale necessaria per costruirlo (comprensiva dell'utile di impresa e degli interessi del capitale liquido rimasto impegnato per il tempo della costruzione).

In questa specifica destinazione d'uso è l'ente pubblico che *crea* il valore del suolo, mediante la pianificazione urbanistica, stabilendo la densità edilizia e abitativa di determinate zone, destinandone altre ad uso pubblico (strade, verde, ecc.), apprestando la rete dei servizi, delle infrastrutture (lavoro sociale presente e passato che, in regime capitalistico, il privato incassa sotto forma di rendita differenziale). Nella sua esposizione Bordiga mostrò quali potevano essere i prezzi del terreno in alcune zone di Napoli in base agli indici di edificabilità (rapporto mq./mc.) consentiti dalle norme del p. r. del '39, concludendo in questi termini:

Non si farebbe urbanistica civile forzando questi indici. Se una legge efficiente frena il costo del suolo, ben venga. Ma solo una lontana demanializzazione a prezzi agrari, e prima delle opere di urbanizzazione, lo avrebbe sicuramente potuto.

Il valore di un suolo, in regime di proprietà privata, dipende in definitiva dal mercato delle aree edificabili, e, a giudizio di Bordiga, solo un decongestionamento delle città e una più razionale distribuzione degli insediamenti abitativi e dei luoghi di lavoro sul territorio, avrebbe potuto incidere sensibilmente sui prezzi dei suoli urbani. Fu questo il senso della sua battaglia in seno alla Commissione per il piano comprensoriale, per un abbassamento drastico degli indici di edificabilità che avrebbe eliminato le differenze tra le varie zone urbane, e per una più estesa diffusione dei servizi e delle infrastrutture che, fino a quando rimanevano

concentrati nelle aree urbane, rendendole più appetibili, avrebbero continuato ad alimentare artificiosamente la rendita¹⁴.

In senso contrario andava la municipalizzazione del suolo urbano e l'assegnazione di un "diritto di superficie" proposta dal ministro Sullo, furiosamente osteggiata dalla destra in quanto lesiva del diritto di proprietà, e riproposta come "*panacea socialista*" dal PCI: la legge non avrebbe frenato la corsa alla trasformazione della rendita fondiaria in rendita edilizia, cioè il mercato delle aree fabbricabili (delle abitazioni virtuali, ancora da costruire), ma, trasferendo la rendita connessa ai vantaggi di posizione del terreno all'edificio costruito o da costruirsi, mirava a spianare la strada al capitale imprenditoriale¹⁵.

¹⁴ In un articolo del dicembre 1952, *Specie umana e crosta terrestre*, Bordiga aveva riprodotto il passo seguente da *La questione delle abitazioni* di Engels (riferendolo non all'*abbruttimento* della popolazione agraria, ma a quella stipata nelle metropoli): "Soltanto una distribuzione il più possibile uniforme della popolazione su tutto il territorio, soltanto un intimo coordinamento della produzione industriale e di quella agricola, accompagnati dall'estensione della rete di comunicazioni che così si rende necessaria – presupponendo effettuata l'abolizione del modo di produzione capitalistico – sono in grado di strappare la popolazione agricola dall'isolamento e dall'abbruttimento in cui essa vegeta quasi senza cambiamenti da migliaia di anni.", in A. Bordiga, *Drammi gialli e sinistri della moderna decadenza sociale*, cit., p. 103.

¹⁵ Cfr. F. Sullo, *Lo scandalo urbanistico*, cit., pp. 71-87. Nell'articolo citato alla nota precedente, secondo i curatori dell'antologia, Bordiga si era richiamato alla lettera a F.A. Sorge del 20 giugno 1881 in cui Karl Marx, dopo aver chiarito la natura "contraddittoria" della nazionalizzazione del suolo, che figurava tra le *misure di transizione* del *Manifesto*, scriveva: "fare di questo desideratum degli economisti borghesi radicali la *panacea socialista*, elevare questa procedura a soluzione degli antagonismi insiti nell'attuale modo di produzione [significava] lasciar sussistere il *lavoro salariato*, quindi anche la *produzione capitalistica*, in quanto vorrebbero far credere a se stessi e al mondo, che *tutti i mali* della produzione capitalistica debbano sparire da sé per effetto della trasformazione della rendita fondiaria in imposta da versare allo Stato. Il tutto non è dunque che un tentativo, guarnito di socialismo, di salvare la *dominazione capitalistica* e, in effetti, di *ristabilirla* su basi *ancora più vaste* di quelle odierne". La lettera di Marx è in appendice a K. Marx, *Il Capitale*, libro III, a cura di B. Maffi, Torino, UTET, 1987, pp. 1176-1178, preceduta dallo scritto di Marx del 1872: *Sulla nazionalizzazione del suolo*, pp. 1172-1175. Commentando questo breve scritto (*Il programma rivoluzionario della società comunista elimina ogni forma di proprietà del suolo, degli impieghi di produzione e dei prodotti del lavoro*, "Il programma comunista", n. 16, 3-17 settembre e n. 18, 16-30 settembre 1958, riprodotto in A. Bordiga, *Testi sul comunismo*, Napoli, La vecchia talpa, - Firenze Edizioni Crimi, 1972) Bordiga spiegò che la formula della nazionalizzazione del suolo fu adottata dialetticamente da Marx, per escludere la parcellizzazione e la consegna della terra ad associazioni o cooperative di produttori. Al medesimo fine, di favorire un gruppo, una classe contro tutta la società umana, concludeva la tesi di David Ricardo (la terra allo Stato, con tutta la rendita fondiaria), in quanto significava consegnare la terra alla classe capitalistica industria-

Di quel progetto i comunisti ritenevano fondamentali due aspetti:

1. La necessità di una organica ed efficace pianificazione urbanistica, inserita nel quadro della programmazione generale, e diretta dagli organismi politici elettivi ai vari livelli, che rompesse il tradizionale intrigo di municipalismo e di burocraticismo centralizzatore che lasciava del tutto indisturbato il dominio degli interessi privati.

2. Il principio di una progressiva trasformazione della proprietà privata del suolo urbano in proprietà pubblica, attraverso l'esproprio generalizzato di tutte le aree edificabili e la susseguente concessione su di esse di un diritto di superficie, come premessa essenziale sia della programmazione urbanistica sia di una politica antispeculativa.

La critica era che nella proposta Sullo tali principi erano sviluppati in maniera confusa e talvolta equivoca, prestandosi così a trasformazioni e limitazioni che prevedibilmente sarebbero sopravvenute in sede legislativa¹⁶.

Si riteneva per tale via di stroncare definitivamente ogni rendita parassitaria, rendendo i proprietari di aree indifferenti rispetto alle scelte

le, dei cui interessi lo Stato borghese era il potenziale rappresentante. In linea di principio, il marxismo non mira a modificare le forme della proprietà, ma nega radicalmente ogni appropriazione da parte di qualunque *soggetto* (individuo privato, cooperative, Stato, nazione, società) come di qualunque *oggetto* (suolo, strumenti di lavoro, prodotti).

¹⁶ Da ciò una serie di emendamenti, volti a rendere più chiare le sue formulazioni e rigorosi i meccanismi di intervento: 1) L'eliminazione delle misure transitorie che demandavano – in attesa della costituzione delle regioni – tutti i poteri pianificatori agli organismi burocratici del potere centrale. 2) L'estensione della procedura di esproprio a tutto il territorio urbano, sia pure differita nel tempo, cioè rinviandola per i terreni già edificati al momento in cui, per demolizione, sarebbero divenuti edificabili. 3) La definizione del criterio di indennizzo delle aree espropriate in base al principio, già presente ma in modo confuso nel testo originario, che riconosce solo il valore dei terreni agricoli e una rendita differenziale di posizione, ma rifiuta di retribuire la rendita assoluta. 4) La definizione della natura e durata del diritto di superficie, legandolo, nel tempo, alla vita dell'edificio così che, pur permanendo il suo carattere commerciabile e trasmissibile, non divenga possibile realizzare su di esso profitti speculativi. 5) L'introduzione di vincoli severi al diritto di superficie, concesso dall'ente espropriante ai privati edificatori, affinché non si determinasse sui diritti di superficie la stessa attività speculativa che prosperava sul diritto di proprietà. Per quanto riguarda il giudizio del PCI sul progetto e la vicenda dell'on. Sullo, si veda A. Natoli, *Parabola di Sullo. Dal neofitico entusiasmo urbanistico al malinconico avvio sulla strada dei notabili*, "Rinascita", n. 17, 25 aprile 1964. Per illustrare la posizione del PCI ci serviamo nel testo di due esaurienti articoli di Lucio Magri, apparsi a quell'epoca su "Rinascita": *La legge urbanistica presentata dal partito comunista. I monopoli, Sullo e noi* (n. 4, 26 gennaio 1963) e *La proposta presentata dai comunisti: una discriminante per le trattative di ottobre. Una legge per le città. Superati i limiti del progetto Sullo. Le intime contraddizioni della posizione di Moro* (n. 33, 24 agosto 1963).

dei piani regolatori e urbanistici, incidendo profondamente sul livello di valore raggiunto dalle aree e impedendo la realizzazione di qualsiasi plusvalenza derivante da quelle scelte, o semplicemente dalla espansione stessa del tessuto urbano.

Come risolveva il PCI l'obiezione di Bordiga che del diritto di superficie si sarebbe fatto comunque mercato, non diversamente dalla proprietà titolare del suolo, e che ben difficilmente si poteva fissare l'indennizzo dei suoli espropriati al loro valore agricolo?

Per il PCI, non concedere alle imprese un riconoscimento, anche minimo, della valorizzazione del suolo apportata con la costruzione di edifici, avrebbe creato un disincentivo alla attività edilizia, costretta a coprire la spesa per l'area e i costi di produzione con i soli proventi di affitto, senza capitalizzare l'incremento di valore del suolo. Con il rischio di una paralisi di quel settore produttivo e di un aumento vertiginoso degli affitti. Per evitare ciò era quindi indispensabile creare un altrettanto forte incentivo: riducendo sensibilmente il costo delle aree rispetto al valore raggiunto da esse sul mercato, si riconosceva un diritto di risarcimento limitato al valore agricolo dell'area, maggiorato di una rendita differenziale di posizione e del valore intrinseco dell'eventuale edificio sovrastante (diritto di superficie).

Se si fosse proceduto agli espropri con indennizzi a prezzi di mercato, rispettando i livelli speculativi già consolidati, l'attività costruttrice avrebbe pagato per un semplice diritto di superficie quel che fino ad allora pagava per la proprietà del suolo, cambiando semplicemente il nome al meccanismo della rendita.

Dunque col "diritto di superficie" si voleva colpire la rendita solo in parte, e questo bastava a Bordiga per ridimensionare la portata della riforma:

Questa idea è tanto poco moderna e rivoluzionaria che la ebbe, e molto più radicale, lo stesso Ricardo: *tutta* la rendita fondiaria allo Stato. Più radicale perché era tutta, e non una fetta, e perché andava allo Stato e non al Comune o alla Regione o ad altro mostriciattolo, figlio più o meno focomelico della "autonomia degli enti locali".

Marx aveva già dimostrato a Ricardo che questa sua proposta avvantaggiava i capitalisti e non i lavoratori: la maggiore massa di plusvalore sarebbe andata al-

l'investimento di nuove imprese ed alla accumulazione del capitale, a maggior profitto della classe dominante borghese.

Per la verità, che l'eliminazione della rendita fondiaria non fosse di per sé una soluzione "rivoluzionaria", in grado di colpire il meccanismo dello sfruttamento capitalistico, di cui il disordine urbanistico costituiva un epifenomeno, era ammesso dai suoi stessi propugnatori:

È certo vero che la lotta alle posizioni della rendita fondiaria e la sua stessa liquidazione non minacciano il meccanismo fondamentale dello sfruttamento capitalistico e non a caso grandi economisti borghesi hanno sostenuto la nazionalizzazione della terra (Ricardo) o delle aree fabbricabili (Marshall)... È la struttura stessa della nostra società, il meccanismo fondamentale che ne regola lo sviluppo che produce nelle loro forme abnormi i fenomeni di urbanizzazione e che insieme è assolutamente incapace di affrontare e risolvere positivamente i problemi esplosivi che essi suscitano.

A parte il disegno più strettamente politico di far perno sulla riforma urbanistica per aggregare le forze parlamentari tagliate fuori dal centro-sinistra (sinistra DC, PSIUP, comunisti) il programma era quello di trovare un nuovo modello di sviluppo, *made in Italy*.

Il caos urbanistico – riassumiamo sempre dagli articoli di Lucio Magri – era una manifestazione evidente del carattere anarchico e disumanizzante del meccanismo capitalistico, finalizzato al profitto privato e della sua incapacità di affrontare e risolvere i problemi che esso stesso generava.

Ma il disordine edilizio aveva ormai raggiunto un livello di irrazionalità tale che gli stessi gruppi economici più avanzati e dinamici del capitale monopolistico ne avvertivano i costi e i rischi, ed erano quindi interessati a una nuova politica urbana che frenasse la corsa alla speculazione e consentisse un processo di urbanizzazione più ordinato.

Il problema era dunque quello di mettere in moto un "nuovo tipo nuovo di accumulazione", dinamico, democratico, cioè un diverso meccanismo di reperimento delle risorse da investire e, soprattutto, "nuovi centri di decisione" per gli investimenti.

Il primo strumento per risolvere questo problema non poteva che essere una lotta a fondo contro ogni tipo di reddito parassitario, di cui la rendita sulle aree era indubbiamente la forma più vistosa.

Colpire tale rendita significava ridurre drasticamente i costi delle case, avviare una decisa politica di riduzione degli affitti e di redistribuzione del reddito. Un tale colpo, inferto ai gruppi monopolistici, al loro potere, al loro meccanismo di accumulazione, anziché compromettere lo sviluppo economico, avrebbe favorito lo spostamento di risorse verso settori più produttivi e utilizzazioni socialmente più utili e remunerative. Era questa, insomma, la strada per portare l'Italia verso soluzioni più moderne di gestione del territorio, già realizzate nei paesi capitalistici più avanzati.

Di fronte ad essa la *giusta risposta* del movimento operaio doveva essere quella di elaborare una politica urbanistica democratica, per evitare di svolgere in questo campo una funzione subalterna, "ma anche [...] di perdersi nelle tautologie di un massimalismo che riduce sempre tutto all'abbattimento dello Stato e alla espropriazione della proprietà borghese".

Occorreva individuare gli strumenti che consentissero la formazione di una coscienza di massa intorno ai problemi dello sviluppo urbano (trasporti, abitazioni, servizi, organizzazione sanitaria, culturale, ecc.), facendo intervenire le masse organizzate nella definizione delle scelte strategiche su tale terreno: una legge urbanistica che avesse attribuito alle assemblee politiche, *a tutti i livelli* ("trappole a tutti i livelli" aveva intitolato Bordiga), un reale potere di intervento nella programmazione urbanistica poteva ben essere uno strumento di tale tipo.

Poco o nulla di tutto questo discorso poteva essere condiviso da Bordiga.

Anzitutto non erano un anacronismo, "un passivo retaggio del passato" i proprietari fondiari o immobiliari, i "*baroni del cemento*", contro cui tuonava demagogicamente la propaganda del PCI. Marx aveva mostrato come la rendita fondiaria non fosse che una parte del plusvalore

che il capitale estorce al lavoratore, e che poi spartisce col suo socio, o cugino-nemico: il possessore di beni immobili¹⁷.

La rendita rappresentava sì un rapporto di produzione anteriore a quello capitalistico (la *corvé* del servo al proprietario terriero), ma col pieno svilupparsi del modo di produzione capitalistico, la produzione del plusvalore aveva ormai subordinato a sé la rendita: era il capitale a determinarne l'esistenza e l'entità, a seconda del livello del plusvalore e della sua ripartizione.

Il diritto monopolistico, da parte di certi individui *di usare e di abusare di certe porzioni del globo terrestre*, come di sfere riservate alla loro volontà privata, con esclusione di tutti gli altri, aveva scritto ancora Marx nel *Capitale*, non era la questione risolutiva. L'uso che essi facevano di questo potere dipendeva completamente dalle condizioni della produzione, indipendenti dalla loro volontà. La questione era di analizzarne la funzione economica, ossia la valorizzazione di quel monopolio, nel quadro della produzione capitalistica¹⁸.

Indubbiamente *Proprietà privata e iniziativa imprenditoriale* erano due cose diverse, e Bordiga riconobbe che nella fase moderna del capitalismo venivano sempre più a conflitto tra loro, non per via del carattere "parassitario" della rendita (per lui *parassitario* era l'intero sistema,

¹⁷ "La rendita costituisce una parte del valore, più specificamente del plusvalore delle merci, che invece di toccare alla classe dei capitalisti che l'ha estorta ai lavoratori, tocca ai proprietari fondiari che la estorcono ai capitalisti", K. Marx, *Il Capitale*, cit., libro III, p. 880. Come conciliare questa definizione col fatto che il proprietario incassa la rendita quando ancora sul suo terreno non ha avuto luogo alcun lavoro e relativo plusvalore? La risposta di Marx, secondo Bordiga (*Il programma rivoluzionario della società comunista...*, cit., p. 61-63) non sta nel computo strettamente economico, ma nel destino delle generazioni future e quindi nel superamento degli attuali rapporti sociali di produzione. Essendo la somma che il proprietario incassa con la vendita del terreno in relazione alla rendita annuale prevedibilmente ricavabile da esso, essa impegna il sopralavoro di operai che lavoreranno per un numero indefinito di anni futuri. Che la rendita si presenti come prezzo del terreno, che può essere venduto come ogni altra merce, maschera il fatto che è soltanto il titolo di *proprietà* a permettere l'appropriazione privata di una parte di sopralavoro sociale. Non è però la vendita a creare il titolo, che esiste prima di essere venduto: essa non fa che trasferirlo. La sua esistenza dipende dagli attuali rapporti sociali di produzione, e con il superamento di essi cadrà la fonte materiale di essa e ogni sua giustificazione economica e giuridica.

¹⁸ Cfr. ancora *Il Capitale*, cit., libro III, p. 714-715. La lunga nota in cui Marx ridicolizza Hegel, per la sua teoria della proprietà privata del suolo come espressione della volontà dell'individuo, è interamente riportata in *Specie umana e crosta terrestre*, cit.

che nella fase imperialistica non aveva più altro fine che quello di perpetuare se stesso), ma proprio in forza della sua piena integrazione nel meccanismo economico generale.

Fortissimo era stato nell'Italia del dopoguerra l'intreccio tra il profitto e la rendita. Quest'ultima aveva fortemente contribuito alla formazione e allo sviluppo del capitale d'impresa, dirottando gli investimenti dall'agricoltura alla speculazione edilizia, e alla formazione del capitale finanziario. Aveva rappresentato una alternativa, o una diversificazione strategica per le grosse società, agli investimenti nei settori industriali, e il rifugio prediletto per il risparmio delle mezze classi.

Proprio quella compenetrazione aveva gonfiato un mercato edilizio caratterizzato da una predominante offerta di case in proprietà e soprattutto di un tipo di abitazioni non rispondenti alla enorme domanda proveniente dalle classi a bassa capacità di reddito, (che l'iniziativa privata non aveva interesse a soddisfare) – una politica che conteneva già in sé i germi di una inevitabile crisi dell'edilizia e minacciava ora di trascinare quella degli altri settori.

Le scelte concentrazioneistiche del capitale imprenditoriale (dislocazione delle industrie, dei servizi e delle infrastrutture, emigrazione interna nei centri urbani ecc.) avevano incrementato il ruolo della rendita, i cui effetti territoriali negativi (alto prezzo dei suoli e delle abitazioni, affollamento, affitti alle stelle, quartieri-dormitorio in periferia, ecc. ecc.), avevano reso le città italiane poco funzionali al sistema produttivo. Sia come luogo di ricostituzione della forza-lavoro, a cui venivano fatte mancare le condizioni minime per ricostituire la sua produttività, sia come mezzo di produzione, come supporto agli investimenti, e luogo di circolazione delle merci e dei capitali, che diventava sempre più congestionato, inefficiente e costoso.

L'effetto inflazionistico della rendita era stato costante e cumulativo, giungendo ad incidere pesantemente sul costo del lavoro¹⁹.

¹⁹ Il costo di un'area fabbricabile si avvicina alla metà del costo di costruzione, incidendo direttamente sul regime degli affitti. Questi costituiscono la componente maggioritaria del prezzo dei maggiori prodotti di consumo. Il conseguente aumento dei prezzi svaluta la moneta. L'investimento immobiliare rappresenta il rifugio più sicuro contro l'inflazione; ciò fa aumentare la domanda immobiliare, che a sua volta fa lievitare il prezzo degli immobili. Questo effetto a valanga della rendita, tendenzialmente in conflitto con il capitale imprenditoriale, è stato bene

Da qui il conflitto col capitale imprenditoriale, costretto a pagare col salario l'insieme delle rendite gravanti sui beni di sussistenza – conflitto che nasceva con evidenza da una *convergente* politica antiproletaria, sia degli imprenditori che dei percettori di rendita.

L'ipotesi che il PCI deduceva da esso, di una possibile alleanza del capitale industriale con il suo storico nemico di classe: il proletariato, era dunque priva di fondamento. Difficilmente, e tanto più in una fase di acuto manifestarsi delle contraddizioni del sistema, la borghesia radicale avrebbe osato intaccare la proprietà privata fondiaria, pilastro che le garantiva il controllo su quella fondamentale parte della ricchezza rappresentata dal territorio. Con la classe dei redditieri – era prevedibile – avrebbe cercato una soluzione di equilibrio, lavorando sui meccanismi di esproprio, nel solco della tradizione legislativa italiana, per strappare una più favorevole ripartizione del plusvalore.

In ogni caso – ne concludeva Bordiga – un vero partito proletario rivoluzionario, se appunto non voleva seguire una politica subalterna, non aveva motivo di preferire alcuno dei due contendenti: semmai avrebbe dovuto considerare assai più pericoloso del *rentier* il moderno borghese imprenditore:

Ma questi non sono che dei paltonieri, che non hanno nemmeno bisogno di essere ricchi. Lo Stato, a cui i suoi esperti di mezza classe e servi di operatori economici hanno dettato leggi partendo dalla menzogna che occorrono case nelle città, offre il denaro occorrente, a rischio solo della solidità del suo bilancio e della misera economia degli infimi cittadini.

Qui stava il nodo gordiano. Lo Stato, col suo codazzo di politici, burocrati, esperti, *brasseurs d'affaires* (e per grazia di chi, se non del concorso di tutti costoro, un fondo agricolo diventava suolo edificatorio acquistando miracolosamente un valore di dieci, venti volte superiore?),

illustrato nel volumetto di Nella Ginatempo, *La casa in Italia. Abitazioni e crisi del capitale*. Prefazione di G. Martinotti, Milano, Gabriele Mazzotta editore, 1975, scritto quando il fenomeno macroscopico delle case sfitte aveva generato le prime lotte proletarie per la casa e l'occupazione di alloggi pubblici e privati. A conclusione dell'analisi del problema-casa negli anni '60, l'autrice dedica un capitolo alla *La linea del PCI. Limiti ed errori di una strategia riformista*, avvalendosi di numerosi contributi critici, apparsi sul "Manifesto" tra il '70 e il '71, di Natoli, Marconi, e dello stesso Magri.

aveva promosso, finanziato, tutelato quella economia; della sua bancarotta lo Stato era parte in causa, non giudice esterno ed imparziale:

Nulla più è privato, ma tutto sociale, e sempre più statizzato. La peste capitalista è un fatto sociale e non privato e per abbatterla non bisogna far fuori i soli borghesi monopolisti ma tutta la mezza classe che pende dal capitale.

Tanto più radicale si voleva la legge espropriatrice, e più se ne proclamava la necessità, tanto più si cadeva nell'assurdo di pretendere che lo Stato borghese mutasse da sé la propria natura.

Atteggiamento ieratico, sterile, dottrinale?

Due esperienze recenti, frutto di un lungo lavoro durato oltre un decennio, spingevano Bordiga a non dar credito ad una campagna lancia in resta contro la rendita.

La prima: non è chi non veda come sotto altra prospettiva siamo ritornati, col tema della lotta ai ceti "parassitari", alla polemica sul piano di ricostruzione della Via Marittima.

Si era avuto allora un regime di pesante compressione della rendita. La proprietà urbana era stata fortemente penalizzata prima dal blocco dei fitti, che se aveva calmierato il costo delle locazioni aveva anche rarefatto l'offerta di alloggi e peggiorato, per la mancata manutenzione, il livello di qualità delle abitazioni. Erano poi sopravvenuti i bombardamenti bellici, facendo precipitare a zero il valore dei fabbricati (non però il valore del suolo). Ciò a tutto danno del piccolo proprietario tradizionale, sulla cui figura, dichiarò Bordiga a scanso di equivoci, non aveva nessuna intenzione di piangere. Costui non aveva avuto scampo: impossibilitato a consorzarsi nei comparti urbani previsti dal piano di ricostruzione, era stato costretto a cedere il suo "diritto di superficie" a coloro che, disponendo di capitale liquido, ne facevano incetta, favorendo una selvaggia speculazione edilizia ed eccezionali posizioni di rendita.

Il secondo campo di osservazione era stato la politica delle costruzioni in URSS, settore in cui risultava operante un capitalismo rampante, all'ombra di un regime che aveva eliminato alla radice il problema della rendita.

La questione delle abitazioni in URSS

La trattazione della politica edilizia russa prese le mosse dalla stupefacente dichiarazione fatta dal presidente del Consiglio dell'URSS, Nikolai Bulganin, dalla tribuna del XX Congresso, il 21 febbraio 1956, nel corso della sua esposizione delle direttive per il VI piano quinquennale dell'economia nazionale sovietica: "attualmente oltre l'80 per cento di tutto il volume dei lavori di costruzione viene affidato *per contratto a speciali organizzazioni edili*"²⁰.

Dunque in Russia esisteva, e in misura massiccia, l'"appalto", "il più malfamato di tutti i personaggi delle società capitalistiche che hanno ammorbato e ammorbano l'uomo moderno", commentò Bordiga:

Cerchiamo novità e troviamo di continuo vecchiumi dei più disgustosi. Ci si annunzia in tutte le direzioni la primizia stuzzicante dei miracoli del socialismo, e finiamo con tra i piedi l'appalto, delle cui gesta ladresche siamo edificati non diciamo nell'Italia fondata dai comitati di liberazione, o dalla Marcia su Roma, ma in quella classica che ci hanno trasmesso gli imperatori romani coi loro appaltatori e i loro Verre pieni di soldi al punto da scoppiare. Quale serie di delusioni!²¹.

Da quando? I dati statistici forniti allora dal Cremlino non andavano oltre il periodo postbellico, e Bordiga scrisse di non essere in grado di verificare se la mancanza di dati relativi al I piano quinquennale (1928-

²⁰ "Notizie Sovietiche", n. 234, 29 febbraio 1956. Il discorso di Bulganin fu poi ripubblicato in volume a sé: N. Bulganin, *Il sesto piano quinquennale dell'Unione Sovietica*, Editori Riuniti, Roma, marzo 1956 e in: *XX Congresso del Partito Comunista dell'Unione Sovietica. Atti e Risoluzioni*. Editori Riuniti, Roma, 1956, pp. 327-396. L'affermazione riportata è a p. 375.

²¹ [A. Bordiga], *Struttura economica e sociale della Russia d'oggi*, cit., p. 577. Anche se Bordiga continuerà a seguire gli sviluppi della politica e dell'economia sovietica, la seconda parte di quest'opera conclude un ciclo di studi sull'URSS iniziato nel 1946 col saggio *La Russia sovietica dalla rivoluzione ad oggi*, apparso su "Prometeo", n. 1, luglio 1946, e riprodotto in *L'antistalinismo di sinistra e la natura sociale dell'URSS*, a cura di B. Bongiovanni, Milano, Feltrinelli, 1975, pp. 357-375.

1932) e agli anni che lo avevano preceduto fosse dovuta all'assenza di quel tipo di rapporto economico, dovuta alla distruzione delle vecchie imprese appaltatrici di lavori pubblici negli anni della rivoluzione.

Egli ipotizzò che il governo sovietico al tempo della NEP, dopo aver riconosciuto che si poteva statizzare solo l'industria, mentre per l'agricoltura e il commercio ci si doveva rassegnare alle regole dello scambio mercantile, fosse rimasto restio ad ammettere che lo Stato dovesse rinunciare, oltretutto alla proprietà titolare delle imprese espropriate, anche alla gestione diretta delle maestranze.

In effetti quel dato riassumeva lontane difficoltà dell'economia russa, da sempre ammesse senza reticenze da Bordiga – al quale si può imputare tutto fuorché una qualche concessione all'idea del socialismo realizzato in un solo paese – che qui conviene brevemente richiamare, ovviamente, per l'aspetto squisitamente edilizio.

A meno di quattro mesi dalle giornate di Ottobre, il 19 febbraio 1918, fu promulgato dal Comitato Esecutivo Panrusso dei Soviet il decreto *sulla socializzazione della terra*, che aboliva ogni diritto di proprietà privata sul suolo, il sottosuolo, le acque, le foreste, le energie naturali.

Il 20 agosto 1918 un nuovo decreto fissava, con il passaggio di tutta la proprietà privata in proprietà regionale e municipale, le nuove regole per la gestione del suolo e degli immobili:

Art. 1. Il diritto di proprietà individuale è abolito per ogni appezzamento di terreno, senza alcuna eccezione, compreso nei limiti di agglomerati urbani siano essi costruiti o no, sia che appartengano a privati, o a imprese produttive o a istituzioni.

Art. 2. Nelle città di più di 10.000 abitanti, il diritto di proprietà individuale è abolito per ciò che riguarda tutte le costruzioni che, compreso il terreno sul quale sono edificate, eccedano un prezzo o producano un profitto maggiore ai limiti fissati dagli organi amministrativi locali [...].

Art. 5. Tutti i terreni e gli edifici che, in applicazione del presente decreto, cessano di essere di proprietà individuale sono messi a disposizione delle autorità locali.

Art. 6. Nelle città di più di 10.000 abitanti, il diritto di costruire appartiene esclusivamente alle amministrazioni locali. Nelle città la cui popolazione è infe-

riore alla cifra di cui sopra questo diritto può essere concesso ai privati dalle autorità locali²².

Togliendo ai privati la proprietà del suolo e lo *ius aedificandi*, lo Stato diventava il solo e unico responsabile di tutto ciò che concerneva l'organizzazione del territorio, dal sottosuolo alle costruzioni. Venne creato il Comitato delle costruzioni statali del Consiglio Superiore dell'Economia, col compito di fissare i nuovi orientamenti della pianificazione territoriale. Per l'urbanistica si spalancavano così, nel primo paese socialista del mondo, prospettive di sviluppo inimmaginabili in Occidente, dove era condannata ad urtarsi perennemente con il diritto dei privati, le autorità e i poteri costituiti.

Lo stesso ruolo dell'architetto-ingegnere mutava: non si trattava più semplicemente di eseguire una committenza pubblica o privata, ma di intervenire nel processo complessivo di trasformazione economico sociale avviato dalla Rivoluzione.

Durante il periodo del comunismo di guerra, le nuove disposizioni legislative, che teoricamente avrebbero consentito di non tenere in alcun conto i vincoli del passato (frammentazione parcellare dei lotti, confini di proprietà, ecc.) non furono in pratica utilizzate.

Gli urbanisti non ebbero l'opportunità di sviluppare programmi che andassero oltre la configurazione urbana esistente, dovendo ubbidire, in quella fase di enormi difficoltà materiali, all'urgenza di realizzare, comunque e dovunque.

Pesanti infatti erano stati gli effetti della guerra civile sulla vita cittadina:

Nell'ora attuale non ci sono né mattoni, né cemento, né calce, né travi, né chiodi; mancano insomma tutti i materiali da costruzione indispensabili; così come le prospettive di rinascita dell'industria sono vaghe e lontane, la possibilità di costruzione è rinviata ad epoca indeterminata²³.

²² A. Kopp, *Città e rivoluzione. Architettura e urbanistica sovietiche degli anni 20*, Milano, Feltrinelli, 1972, pp. 55-56. Si veda anche Vieri Quilici, *Città russa e città sovietica. Caratteri della struttura storica - ideologia e pratica della trasformazione socialista*, Milano, Mazzotta, 1976, pp. 135-137.

²³ Da "La vita artistica", periodico del Commissariato dell'Istruzione, citato in V. De Feo, *URSS architettura 1917-1936*, Roma, Editori Riuniti, 1963, p. 15.

In quegli anni terribili la popolazione urbana era molto diminuita. Le difficoltà del vivere (mancanza di rifornimenti, di riscaldamento, di lavoro, ecc.) avevano spinto molti cittadini a far ritorno nei villaggi (da cui non molti anni prima erano partiti per tentare la fortuna in città) dove era più facile sopravvivere²⁴.

La situazione edilizia era quanto mai tragica. Non solo non si era più costruito ed era venuta meno l'opera di riparazione e manutenzione degli edifici esistenti, ma interi quartieri di case in legno erano state demolite per utilizzarle come combustibile²⁵.

A ciò si cercò di far fronte con la requisizione e la redistribuzione delle case dei ricchi tra gli operai e la popolazione più povera, secondo le misure "dispotiche" di Engels e di Marx. Nella sola Mosca venne effettuato un rapido recupero di spazio abitabile per mezzo milione di operai; situazione che è stata descritta come "una massificazione dello stato di disagio"²⁶. Si verificò, in altri termini, una nuova utilizzazione del patrimonio edilizio esistente:

La città, la "città socialista", bene espropriato, conquistato alla collettività, sembra costituire non tanto l'oggetto quanto il campo dello scontro di classe, un insieme fisico di servizi a disposizione, da convertire a un nuovo modo d'uso, in cui il proletariato può insediarsi scegliendo le zone e le fasce centrali, sostituendosi alla borghesia, da quelle stesse zone definitivamente espulsa, ed in cui gli intellettuali, i politici, gli ideologi intravedono la possibilità di fondare uno stile di vita totalmente rinnovato²⁷.

²⁴ "Rispetto al livello raggiunto nel 1917, la popolazione del paese calò in misura significativa nel suo complesso, ma quella delle città – che, come abbiamo visto, era in Russia ancora assai modesta – fu colpita molto più duramente. Nel 1920 la percentuale della popolazione urbana era passata dal 19% del 1917 al 15%. Mosca aveva perso la metà dei suoi abitanti, Pietrogrado i due terzi", M. Lewin, *Storia sociale dello stalinismo*, Torino, Einaudi, 1988, p. 227.

²⁵ "Il numero delle case di abitazione urbana diminuì del 14,4 per cento rispetto al 1916, la superficie di abitazione del 14, il valore delle case urbane e delle installazioni comunali rispettivamente del 19,7 e del 30,4", V. De Feo, *op. cit.*, p. 32.

²⁶ M. Petrigiani, *Pianificazione ed industrializzazione edilizia nell'URSS*, Roma, A. Salsano editore, 1978, p. 13. Petrigiani sottolinea che comunque, con quelle insufficienti misure, "si affermò il diritto all'alloggio per tutti i cittadini ed il perseguimento di tale obiettivo prioritario al pari di quello dello sviluppo della produzione industriale in uno stretto rapporto consequenziale di produzione e lavoro in cui la dotazione dell'alloggio rientrava nell'economia dello sforzo produttivo".

²⁷ Vieri Quilici, *op. cit.*, p. 133.

Una inversione di tendenza si sarebbe avuta solo nel 1925, con la fine della NEP. Adottata nel 1921, all'indomani della guerra civile e delle rigide misure del comunismo di guerra, la Nuova Politica Economica, ripristinando le relazioni di mercato tra la città e la campagna, aveva consentito di raggiungere i livelli di produzione di anteguerra. Anche la popolazione in generale, e quella cittadina, ritornarono rapidamente agli indici prebellici. La ripresa dell'industria, del commercio e dei trasporti aveva prodotto un miglioramento nelle condizioni di vita, determinando il fenomeno di un ritorno nelle città. Anche nel campo dell'edilizia si manifestarono i primi segni di ripresa: nel 1923 furono costruiti un milione di mq. di abitazioni urbane, nel 1925 tre milioni.

Con la NEP fecero ingresso nel settore dell'edilizia nuovi meccanismi produttivi:

Nel campo dell'edilizia accanto alle imprese di stato, partecipavano sempre più ai lavori imprese private, alcune costituite con l'aiuto di capitali stranieri, altre sotto forma di società miste di cui avevano fornito i capitali lo stato ed i privati. Utilizzando spesso dei materiali stranieri, esse portano all'industria edilizia la tecnologia indispensabile che le mancava. Alcune delle prime importanti realizzazioni edilizie dell'URSS saranno il prodotto di tali società....²⁸.

Un processo favorito dal governo sovietico e garantito da un preciso quadro normativo, illustrato da Vieri Quilici:

Gli sforzi maggiori sono infatti rivolti ad incentivare le residue possibilità di rilancio dell'iniziativa privata, che può avvalersi per lo più dei capitali formati col risparmio (a scala familiare a aziendale) e del sostegno dei Soviet comunali e zionali. Anche le nuove leggi tendono alla ricostituzione di un regime di mercato: gli edifici già in possesso dei Soviet comunali sono in gran parte (per il 55%) restituiti ai privati – decreto dell'8 agosto 1922 – mentre le piccole imprese sono escluse da qualsiasi confisca – decreto del 20 aprile 1922 – ed infine viene definito il Diritto di costruzione (*Pravo Zastrojki*) che regola i diritti dei privati ad utilizzare i terreni a scopo edificatorio - decreto del 22 maggio 1922. La promo-

²⁸ A. Kopp, *op. cit.*, pp. 87-88. Faremo notare come il *Nepman*, in questo ruolo di mediazione tra la Russia arretrata e l'occidente portatore di capitali e di tecnologia, abbia una stretta parentela col mediatore-imprenditore (*broker*) di cui abbiamo parlato in precedenza. Per quanto riguarda la composizione sociale della popolazione urbana durante la NEP, cfr. M. Lewin, *op. cit.*, p. 231-232.

zione cooperativistica viene ad assumere, in questo quadro, la doppia funzione di elemento fluidificante negli investimenti e nella produzione (con un'interessante integrazione con i Soviet locali, anch'essi interessati alla praticità e all'economicità delle operazioni) e di fattore di riequilibrio e compensazione politica nei confronti della rivalutazione del capitale privato, soprattutto grazie al tentativo di avviare su basi nuove la gestione diretta, autonoma, dell'organizzazione residenziale [...]. Ai Soviet cittadini (*Gorsovet*) viene affidata l'amministrazione delle maggiori proprietà di terreno e immobiliari, mentre ai *trust* edilizi viene demandato il compito di costruire i nuovi complessi abitativi, nei limiti stabiliti dalle nuove norme.

Grazie a queste concessioni, continua Vieri Quilici:

Le cooperative, che si dimostrarono assai più efficienti delle organizzazioni statali e dei grandi trust preposti alle costruzioni edilizie, realizzarono nel periodo fra il 1926 e il 1928, includendo le zone agricole, cinque milioni di mq. di superficie abitabile – un incremento produttivo notevole, comunque insufficiente a coprire il fabbisogno, tant'è vero che lo standard di superficie a persona si abbasserà progressivamente fino al valore di 5,70 mq.²⁹

Bisognava dunque costruire, e costruire non solo abitazioni, ma anche edifici di uso pubblico, con una impostazione nuova, che fosse espressione del "sistema di vita" del nuovo regime socialista, del tutto diverso dall'antico.

Tra il 1925 e il 1932 si ebbe nell'URSS il grande periodo dell'architettura moderna che, fino ad allora, aveva potuto esprimersi sporadicamente e solo con manifestazioni di tipo propagandistico, volte a sottolineare la maggior audacia architettonica del primo paese socialista su quelli occidentali: la torre di Tatlin, progetto della sede della III Internazionale (1920); il Palazzo del Lavoro dei fratelli Vesnin (1923), il padiglione dell'URSS di Melnikov all'Esposizione delle arti decorative di Parigi (1925).

Periodo a cui si pose fine a metà degli anni trenta, con interventi del comitato centrale del PCUS, e l'adozione a dottrina ufficiale della teoria del "realismo socialista" che, curiosamente, in architettura segnò il ritor-

²⁹ Vieri Quilici, *op. cit.*, pp. 178-180.

no ad un classicismo spurio, pseudo-russo, con reminiscenze greche, romane, fiorentine, ecc.³⁰

Fino ad allora, potendo godere di eccezionale libertà di espressione – in totale assenza non solo di una qualche teoria architettonica ufficiale ma anche di una organizzazione centralizzata della professione – i vari gruppi di avanguardia, sulla base di un rifiuto totale della vecchia cultura architettonica e trasformando in una disciplina scientifica le osservazioni di Engels e di Marx sul fenomeno urbano, la fabbrica, la famiglia, ecc. (non di rado dando prova di un goffo dogmatismo) si diedero a progettare le strutture che la nuova società richiedeva loro ma che, dialetticamente, avrebbero aiutato questa stessa società a rinnovarsi: i volumi, gli spazi che venivano creati non dovevano dunque solo soddisfare le funzioni elementari a cui erano destinate, ma dovevano costituire ad un tempo, secondo la celebre espressione di Moisej Ginzburg, *leader* del movimento costruttivista, dei "condensatori sociali"³¹.

I progetti, le discussioni tra i gruppi di avanguardia, investirono in primo luogo la tipologia delle abitazioni, che dovevano cessare di essere il classico focolare domestico, culla-rifugio della famiglia borghese.

Cessata come unità di produzione, la famiglia avrebbe dovuto scomparire anche come unità di consumo. Tutte una serie di funzioni – la preparazione del cibo, l'educazione dei figli, l'attività culturale, ecc. – sarebbero state svolte meglio dalla collettività entro un *habitat* comuni-

³⁰ Sono questi gli aspetti che Nikita Chruščëv denuncerà nel suo rapporto alla seconda conferenza dei costruttori, architetti e lavoratori edili nel dicembre 1954, condannando i perniciosi effetti del "superfluo" e dell'"inutile decorativismo" sul costo delle costruzioni. Cfr. *Per una vasta adozione dei metodi industriali, per il miglioramento della qualità e la riduzione dei costi nell'edilizia*, in N. S. Khrustciov, *Questioni dell'economia sovietica*, Roma, Edizioni di cultura sociale, 1955, pp. 113-180. Tra le altre cose Chruščëv lamentò l'eccessiva frammentazione e lo scarso livello industriale delle imprese edili: "Nell'Unione Sovietica si contano oltre 7.500 organizzazioni edilizie appaltatrici; un terzo di esse ha un volume annuo di lavori che non supera i 5 milioni di rubli [...]. E quante piccole organizzazioni edilizie esistono presso le fabbriche che costruiscono in economia? Il loro numero è incalcolabile. Il numero delle organizzazioni edilizie non diminuisce, ma aumenta di anno in anno".

³¹ "Come i condensatori elettrici trasformano la natura della corrente, i "condensatori sociali" che essi progettano devono fare dell'individuo preoccupato unicamente dei propri interessi, così come l'aveva formato la società capitalista, un uomo completo, un militante cosciente della società socialista, in cui l'interesse di ciascuno si confonde con l'interesse di tutti", A. Kopp, *op. cit.*, p. 136.

tario, una *casa-comune* che avrebbe offerto, senza privare gli individui del necessario isolamento, maggiori possibilità di integrazione e di sviluppo in un *milieu* sociale più ampio del ristretto nucleo familiare. Accanto agli spazi verdi, alle attrezzature sportive, alle biblioteche, ecc. un ruolo centrale nel nuovo assetto urbano era affidato al *club operaio*, una sorta di "centro culturale polifunzionale" (si direbbe oggi), una vera e propria scuola superiore di cultura operaia, mentre la *fabbrica*, da reclusorio in cui veniva spremuta ferocemente ogni giorno forza-lavoro, si sarebbe trasformata nel luogo di massima espressione delle potenzialità dell'uomo sociale nuovo.

Infine, il "condensatore" per eccellenza, la *città*: una migliore distribuzione dei centri produttivi e di quelli residenziali sul territorio avrebbe portato alla eliminazione di quella separazione tra città e campagna – tra centro (sede del potere dominante) e periferia (ricca di forze produttive, segregate in posizione subalterna) – in cui si esprimeva la divisione della società in classi, e che già nel "Manifesto" era indicata come lo scopo supremo dei comunisti.

Non meno vivo interesse fu rivolto alle nuove tecnologie e alla loro applicazione nel campo dell'architettura (nacque allora l'ossessione di superare tecnicamente l'America) e all'organizzazione scientifica del lavoro.

Nel 1926 ebbe inizio il dibattito sul "socialismo in un solo paese", e al XV congresso del Partito comunista (bolscevico), che sanzionò la vittoria politica di Stalin, fu sepolta la teoria leniniana secondo cui la rivoluzione russa doveva trovare il suo principale appoggio nel passaggio al socialismo dei paesi dell'Europa occidentale, le cui economie forti e industrializzate avrebbero aiutato l'URSS a superare la propria arretratezza.

Le risoluzioni del XV congresso, ha fatto rilevare Kopp, significarono per l'architettura che la costruzione del socialismo in URSS cominciava senza ulteriori attese, e di conseguenza era necessario immaginare e realizzare le strutture fisiche che ne avrebbero costituito il quadro. Ma, contemporaneamente e in contraddizione, significavano che l'industrializzazione del paese diventava assolutamente prioritaria e faceva passare in secondo piano la produzione dei beni di consumo quali, appunto, le abitazioni, le attrezzature sociali e culturali, ecc.

Tutta la successiva pianificazione urbanistica sarà marchiata, secondo Kopp, da questa insolubile contraddizione:

Da un lato, una rivoluzione politica, economica e sociale che, attraverso la trasformazione della società, si propone di trasformare l'uomo stesso e che, una volta per tutte, libera l'architettura e l'urbanistica dalle limitazioni imposte dalla proprietà privata del suolo e dalla legge del profitto; dall'altro, lo stato di arretratezza economica e culturale del paese, ereditato dal passato, fa sì che tali condizioni favorevoli siano difficilmente utilizzabili tanto sul piano tecnico quanto sul piano della presa di coscienza delle masse. La trasformazione radicale del sistema dipende dall'industrializzazione del paese e questa industrializzazione esige che tutti i mezzi materiali le siano prioritariamente destinati³².

Nel 1927-28, alla vigilia del primo piano quinquennale, secondo stime fornite dallo statistico russo Strumilin, la sovrappopolazione agraria cronica raggiungeva gli 8-9 milioni di unità, parte della quale – 2 milioni circa – andava ad ingrossare nei sobborghi urbani le fila dei disoccupati e sottoccupati.

A fronte di continue ondate di immigrati dal 1920 al 1932 la popolazione urbana dell'URSS passò dal 15% al 23% della popolazione totale – la situazione residenziale nelle città risultava costantemente squilibrata.

Crebbe la coabitazione negli alloggi disponibili, spingendo ai massimi limiti di tollerabilità gli indici di affollamento nelle case e l'utilizzo delle poche attrezzature pubbliche esistenti.

Per tutti gli anni '20 lo spazio abitativo pro capite continuò a diminuire (e così nel decennio successivo per via della collettivizzazione forzata e poi dell'invasione tedesca): nel 1923, su 139,1 milioni di abitanti di tutta la Russia, la popolazione urbana era calcolata a 21,6 milioni, con una superficie abitativa pro capite di mq. 6,45. Nel 1933, su 191,5 milioni di abitanti la popolazione urbana sarebbe diventata di 39,7 milioni, mentre la superficie pro capite era scesa a 4,82 mq.

Tale situazione degli alloggi, ancora più grave nei centri di recente formazione (soprattutto negli insediamenti a base industriale), penalizzava soprattutto la classe operaia, sulle cui spalle, oltre al peso maggiore dell'industrializzazione, andava ad aggiungersi anche questo ulteriore sacrificio³³.

³² A. Kopp, *op. cit.*, p. 34.

³³ Cfr., per i dati qui riassunti, P. Ceccarelli, introduzione a AA.VV., *La costruzione della città sovietica*, Padova, Marsilio Editori, 1970, pp. IX-XV. In base ad una indagine sulle condizioni

La disparità di trattamento rispetto alle altre classi (funzionari, tecnici, intellettuali, militari) – ha ricordato Paolo Ceccarelli – era talmente vistosa che nel 1927, al XV congresso del PCUS, costituì uno dei punti di attacco dell'opposizione alla maggioranza³⁴.

Al XVI congresso del Partito comunista (bolscevico), svoltosi nell'aprile del 1929, venne varato il primo piano quinquennale con effetto retroattivo all'1/10/1928, che sarà seguito dal secondo nel 1933.

Le attività economiche del paese, che erano rimaste fino allora disorganiche e frammentarie, furono inquadrare in una unica colossale programmazione in cui, per quanto riguarda il settore delle costruzioni, gli architetti e gli ingegneri furono chiamati ad assolvere un ruolo di primo piano.

Se, infatti, la priorità assoluta fu data all'industrializzazione accelerata del paese, allo scopo di dotare l'Unione Sovietica di una potente struttura economica costituita innanzitutto dall'industria pesante, e tale scelta strategica tenderà a ridurre la parte del bilancio statale destinata ai beni strumentali e di consumo, tuttavia l'esigenza di creare giganteschi complessi industriali in regioni vergini comportava enormi spostamenti di popolazione rendendo indispensabile la costruzione di intere città: nel 1927-1928 sorsero Magnitogorsk, Dzerzinsk, Berezniki, Chibinogorsk, Komsomolsk-sull'Amur, Karaganda e molte altre³⁵.

L'urbanistica sovietica si trovò così di fronte a problemi del tutto nuovi: non si trattava più di correggere, introducendo vincoli o abbattendo vecchie fabbriche per far posto a soluzioni più moderne, gli effetti di una crescita disordinata delle città, ma di costruirle *ex novo*, di sana pianta. Una problematica che in occidente, fino a Brasilia, fino alle *new Towns* inglesi (e cioè fino al 1955) resterà essenzialmente teorica.

abitative dei salariati industriali nel 1924 risultò che, su 100 alloggi in affitto, il 31% delle famiglie viveva in alloggi separati, il 59% disponeva solo di una parte di appartamento e di un'unica stanza, il 9% divideva con altri un'unica stanza e l'1% poteva soltanto disporre di una frazione di stanza in un alloggio in coabitazione.

³⁴ Cfr. Trotzki, Zinoviev e altri, *La piattaforma dell'opposizione nell'URSS*, Roma, Samonà e Savelli, 1969, pp. 24 e 29.

³⁵ Tra il 1939 e il 1959 saranno oltre 500 le nuove città costruite, secondo Vieri Quilici, che riprende il dato da P. Podiacikh, *La popolazione dell'Unione Sovietica*, "Voprosy ekonomiki", 5 settembre 1959.

La pianificazione integrale della città, non vincolata da situazioni preesistenti, da limiti di spazio, dai meccanismi della rendita, ecc., avrebbe consentito di eliminare lo storico squilibrio tra regioni vastissime ancora praticamente vergini, zone agricole con una forte eccedenza di popolazione rurale, zone caratterizzate da un certo sviluppo industriale e infine zone ricche di risorse naturali (minerarie ed energetiche) enormemente distanti dai centri di produzione e di consumo.

Queste esigenze dettero inizio ad una vivace discussione teorica su quale dovesse essere la distribuzione ottimale della popolazione sul territorio, che cosa dovesse essere la città socialista, quali caratteristiche che l'avrebbero resa del tutto differente dalla città capitalista (ammesso che la stessa nozione di "città socialista" non fosse già di per sé una contraddizione in termini)³⁶.

Per i cosiddetti "urbanisti" (Sabsovic, Kuzmin, ecc.), le città dovevano essere costruite lungo le vie di comunicazione e di distribuzione delle fonti energetiche, in prossimità delle fabbriche, dei giacimenti o delle grandi aree produttive agricole. Fossero esse a carattere industriale o agricolo, non dovevano superare i 40 o 50 mila abitanti e la loro unità base era la casa-comune, un immenso condominio dotato di tutti i servizi comuni (scuola, attrezzature sportive, asilo, biblioteca, ecc.) e costituita da cellule abitative mono-familiari di minime dimensioni (27, 30, 42, 35, mq.).

A tale orientamento, si opponevano i cosiddetti "disurbanisti" (Ochitovic, Ginzburg, Vladimirov, Vegman, Pasternak), che respingevano l'idea stessa di città e che, con argomenti invero più vicini talvolta a Rousseau che a Engels o a Marx (di cui in tal modo interpretavano la soppressione della frattura città-campagna) ne auspicavano la polverizzazione in strutture abitative leggere e individuali, disseminate sull'immenso territorio russo, a stretto contatto con la natura.

Il primo piano quinquennale aveva previsto che la popolazione urbana, pari a 27,6 milioni nel 1928, circa un quinto di quella totale (151 milioni) sarebbe cresciuta fino a 35 milioni nel 1933, e calcolò in 62 mi-

³⁶ Si vedano i saggi di L. M. Sabsovic, A. Zelenko, A. Pasternak, N. A. Miljutin, V. Bazaroy, S. G. Strumilin, F. Svetlov, S. Gornyi in *La costruzione della città sovietica 1929-31*, op. cit. L'opera di N. A. Miljutin, *Socgorod, il problema dell'edificazione delle città socialiste*, è stata integralmente tradotta presso Il Saggiatore, Milano, 1971.

lioni di mq. la superficie di alloggi necessaria a coprire tale fabbisogno, "di questi 42 milioni da costruirsi da parte di organizzazioni pubbliche, e 20 milioni da imprese private, trattandosi di piccole abitazioni con impiego di materiali locali"³⁷.

Negli anni tra il 1926 e il 1939 – questo il quadro fornito da Moshe Lewin sulla crescita della popolazione russa a cavallo del primo piano quinquennale – le città videro la loro popolazione aumentare di circa 30 milioni di unità, mentre la quota della popolazione urbana su quella totale passava dal 18 al 33 per cento (il che deve tra l'altro servirci a ricordare che ancora nel 1939 il 67 per cento della popolazione risiedeva nelle campagne). Nel corso del solo primo piano quinquennale le città crebbero del 44 per cento, e cioè di una percentuale quasi uguale a quella del 1897-1926, mentre la forza lavoro salariata (operai e impiegati) più che raddoppiava, passando da 10,8 a 22,6 milioni. Senza dubbio, il grosso di questa crescita era rappresentato da contadini: se nel 1928 e nel 1929 quasi un milione di nuovi immigrati erano venuti a stabilirsi nelle città, nei tre anni successivi ne arrivarono quasi tre milioni all'anno. Le regioni di Mosca e Leningrado, da sole, ricevettero ciascuna 3,5 milioni di nuovi abitanti nel corso del primo piano quinquennale. Nel solo 1931 un impressionante esercito di 4,1 milioni di contadini si unì alla popolazione urbana; un esercito che si quadruplica, e raggiunge i 17,1 milioni di unità, se consideriamo gli anni che vanno dal 1929 al 1935³⁸.

Nonostante la grande attività costruttiva messa in cantiere e i cospicui finanziamenti concessi dalla banca centrale ai Soviet locali, alle cooperative, e alle imprese – la quota di investimenti in abitazioni corrispose al 6,84% dell'investimento globale³⁹ – il piano non riuscì a raggiungere gli obiettivi prefissati: anziché i 62 milioni di mq. previsti ne

³⁷ V. De Feo, *op. cit.*, p. 53.

³⁸ M.Lewin, *op. cit.*, pp. 239-240. Cfr. anche M.Castells, *La question urbaine*, Paris, F. Maspéro, 1973, pp. 89-95.

³⁹ Cfr. P. Ceccarelli, *op. cit.*, p. XV, ove è riportata la seguente citazione tratta da H. Chambre, *Urbanisation et croissance économique en URSS*, in "Economie appliquée", XVII, 1, 1964, p. 84: "Si sa che, dal 1934 al 1938 incluso, sono stati investiti in fondi di abitazione nelle aree urbane 12.575 milioni di rubli (a prezzi correnti) contro 4.640 milioni di rubli dal 1929 al 1933 compreso, mentre per questi stessi periodi sono stati investiti in tutta l'economia (in prezzi correnti) rispettivamente 155.148 milioni e 67.821 milioni di rubli". Anche Vieri Quilici, *op. cit.*, p. 215, nota 41, riporta questi stessi dati.

furono costruiti solo 25 milioni: 4, 7 nel 1928, 5 nel 1929, 6,1 nel 1931, 8,2 nel 1932⁴⁰.

La densità di abitazione fissata dal piano in un minimo di 6,3 mq. per abitante (esclusa quella relativa ai servizi) risultò nel 1932 inferiore a quella degli anni precedenti: nonostante le nuove abitazioni costruite, la popolazione aumentava più rapidamente dei metri quadri di abitazione realizzati, e lo spazio abitativo pro capite era disceso al di sotto di quello all'inizio del piano. Tony Cliff ha fornito la seguente tabella⁴¹:

Anno	popolazione urbana (milioni)	totale milioni mq.	spazio abitativo nelle città* mq. per persona
1923	18,9	118,4	6,2
1927-1928	26,3	160,2	6,1
1932	39,7	185,1	4,66
1937	50,2	211,9	4,5
1939	55,9	225,0	4,0

(* cucina, bagno, ingresso, ecc. non compresi)

Paradossalmente le proposte di trasformazione dell'*habitat* urbano elaborate dagli urbanisti per una vita sociale più libera servirono a far passare quello che era un peggioramento delle condizioni generali di vita e una intensificazione impietosa dello sfruttamento del lavoro umano come espressione di un maggior spirito "collettivo", come socialismo realizzato *tout court*.

Nei quartieri pilota, le mini-abitazioni, la sostituzione delle cucine con le mense collettive, i servizi igienici collettivi, gli asili-nido, ecc. più che alla "liberazione" della donna dalla servitù delle fatiche domestiche, ubbidivano alla necessità di economizzare all'osso nelle costru-

⁴⁰ V. De Feo, *op. cit.*, p. 54.

⁴¹ T. Cliff, *Capitalismo di stato in Russia*, Roma, Prospettiva, 1999, p. 31. L'autore fa osservare che la superficie abitativa a persona per alcuni altri paesi era: in Danimarca, 21m²; in Irlanda, 17; in Svezia 23; in Belgio, 15; in Francia, 23; in Italia 12, e inoltre che l'indice sovietico era molto al di sotto delle norme igieniche minime, soprattutto a Mosca e a Leningrado, e nei centri industriali insediati di recente.

zioni e a quella, più impellente ancora, di poter disporre di masse enormi di manodopera da immettere nelle fabbriche e nei cantieri. Ai club operai toccò il compito di compensare lo scarso *comfort* e la piccolezza degli alloggi operai. Quali paradisi, infine, fossero diventate le fabbriche e gli insediamenti produttivi in regime staliniano non è qui il caso di ricordare⁴².

Bordiga rilevò che alla voce: "lavori di costruzione edile e di montaggio eseguite da organizzazioni appaltatrici" la quota degli investimenti faceva registrare un aumento esponenziale nelle tabelle dei piani quinquennali. Nulla di scandaloso vi sarebbe stato ai suoi occhi se quel fenomeno fosse rimasto in limiti circoscritti – quelli della NEP, politica da lui giustificata fin dal suo esordio.

Nel primo anno del II piano (1933-1937) la proporzione tra il volume dei lavori dati in appalto e quello totale era stato molto basso: 25%. Per tre quarti lo Stato costruiva con proprio denaro e proprio personale, in economia diretta. Su 13,9 miliardi di rubli (prezzi al luglio 1955) solo 3,4 andavano a finanziare le imprese private.

La percentuale degli appalti aveva preso a salire nei cinque anni del II piano senza posa: 25, 25, 27, 34, 48, con una media per il quinquennio del 33%.

Nel III piano (1938-1943) divenne 56, e negli anni di guerra salì a 59. Mai un ritorno indietro: nel IV piano (1946-1950) salì ancora al 73 per giungere nel V piano (1950-1955) all'81 per cento. Su 394,8 miliardi di rubli, le aziende private ne gestivano 332,3⁴³.

Il sistema di assegnare lavori di costruzione edile con contratti di appalto ad enti non statali era stato dunque in Russia un fenomeno in costante e irreversibile aumento: scattava ogni anno tra il 5 e il 10% e alla fine del sesto piano si poteva calcolare che avrebbe toccato il 90 per cento.

Ciò mandava in pezzi il mito, di per sé niente affatto socialista, di una economia interamente stanzata: il settore delle costruzioni risultava pressochè tutto privatizzato.

⁴² Rinviamo ancora ai dati forniti in tutto il capitolo: *i rapporti socio-economici nella Russia stalinista* dell'opera di Cliff citata.

⁴³ Cfr. *L'Economia Nazionale dell'Unione Sovietica. Compendio statistico*, a cura della Direzione di Statistica dell'URSS, Roma, Edizioni Italia-URSS, 1957, p. 161.

Si trattava, a questo punto, di definire la natura socio-economica di quelle "speciali organizzazioni" a cui Bulganin aveva fatto generico riferimento.

Come in ogni tempo e luogo il contratto di appalto stabiliva le condizioni tra le parti contraenti, i cui interessi erano per definizione divergenti, per l'erogazione di una somma di denaro contro l'esecuzione di un'opera. Diversamente dal passato però, l'appaltatore non era più il "trogloditico appaltatore in persona", ma una "organizzazione", che compiva la medesima funzione in maniera più "ignobile" rispetto al classico imprenditore capitalista "che si faceva pagare intelligenza, coraggio e vero pionierismo agli albori della società borghese". Con l'impresa appaltatrice venivano stabiliti nel contratto i finanziamenti che sarebbero stati corrisposti a fronte dell'esecuzione dell'opera, normalmente versati in base allo stato di avanzamento dei lavori. Oltre alle clausole di adeguamento ai costi i prezzi stabiliti contenevano un margine di profitto, e la sola differenza con l'appaltatore classico era che non vi era più per l'impresa appaltatrice nessuna consistente anticipazione di capitale e nessun vero rischio, qualora l'opera fosse costata troppo o non avesse corrisposto allo scopo.

Ciò non rappresentava per Bordiga nulla di nuovo, di "speciale", e tantomeno di "imprevisto": ovunque il capitale si presentava nella forma di una speciale "organizzazione":

Anche nei paesi capitalistici questa forma più spinta della spersonalizzazione del capitale ... viene ogni giorno più assunta dall'industria delle costruzioni e delle installazioni.

E a questo punto Bordiga riscrisse alla lettera quanto già aveva esposto in "Proprietà e Capitale":

L'organizzazione non solo è il moderno capitalista senza persona, ma è anche il capitalista senza capitale, perché non ne ha bisogno alcuno. L'impresa di appalto edilizio non ha fissa dimora, non ha patrimonio immobiliare: il suo cantiere glielo dà lo Stato appaltante, e lo si scrive nel primo articolo del contratto⁴⁴.

⁴⁴ [A. Bordiga], *Struttura economica e sociale della Russia d'oggi*, cit., p. 581.

Di "speciale" in Russia vi era semmai un più facile accesso alle casse dello Stato – aggiunte Bordiga – probabilmente l'organizzazione appaltatrice non aveva nemmeno da versare una "cauzione di garanzia"⁴⁵.

In Russia, in effetti, i capitali che lo Stato stanziava col Piano per lavori di impianti e costruzioni non venivano versati tramite la Banca centrale di Stato (*Gosbank*), attraverso cui passavano i versamenti e i prelievi delle industrie gestite dallo Stato, ma da speciali istituti di credito.

La Banca preposta alla edilizia era la *Strojbank*, che concedeva crediti per costruzioni per le quali risultavano già approvati i progetti e i preventivi, e quando erano state eseguite le opere di urbanizzazione. L'erogazione del credito dipendeva dai risultati dell'attività produttiva e finanziaria delle imprese e dei cantieri, in corrispondenza cioè all'adempimento degli indici quantitativi e qualitativi del piano.

Un sistema di crediti a lunga scadenza era previsto per la *cooperative* di edilizia privata, alle quali restavano in proprietà gli alloggi⁴⁶.

Ne dedusse Bordiga la fallacia di due teorie: quella della burocrazia di Stato o di partito, come nuova classe dominante e sfruttatrice (di proletari e di capitalisti), e quella "anarchica" della "comune di lavoro".

Solo un ingenuo (un *anarchico* nel nostro caso) poteva credere che quelle "speciali organizzazioni" fossero unità produttive a base egualitaria, da cui era bandito ogni meccanismo di sfruttamento e di retribuzione differenziata:

Nulla aveva a che fare la *speciale* organizzazione con la "Comune di lavoro" vagheggiata dagli anarchici: per quanto simulasse di rappresentare sotto l'anonima sigla un "interesse comune", come in ogni azienda non vi era parità di prestazione tra affaristi, amministratori, tecnici, operai specializzati, manovali, cervelli

⁴⁵ "In Occidente chi abbia avuto un contratto con lo Stato va alla prima Banca, lo mostra, e ha tutti i soldi che le servono non già per compiere l'opera ma per arrivare al primo versamento. Nei paesi borghesi questa clausola si sa come viene elusa: l'organizzazione di affari non presenta ditte responsabili con valori vivi, ma fa andare avanti una "società pilota" con un capitale finto, e se anticipa in cassa poche somme sono quelle per guadagnarsi la facile simpatia degli uffici statali che devono vagliare offerte, proposte e contratti", *Ibidem*.

⁴⁶ U. Scuotto, *Rublo credito e banche nella Russia sovietica dalla rivoluzione d'ottobre ad oggi*, Napoli, Fratelli Conte Editori, 1967, pp. 237-253. L'autore ha sottolineato l'importanza crescente acquisita dalla *Strojbank*, elaborando una tabella da cui risulta che il numero dei suoi clienti ("enti e organizzazioni di rilevante importanza che effettuano intenso lavoro per miliardi di rubli") dal 1951, era nel 1963 raddoppiato, e nel 1967 triplicato.

elettronici, robot e cani da guardia in vista di una comune opera, ma una gerarchia di funzioni e di vantaggi, oltre al fatto che, come ogni azienda, aveva un suo bilancio di esercizio in funzione di un profitto attivo ed una propria autonomia nel campo del mercato.

Ai teorici che individuavano nella "burocrazia" la nuova classe dominante in URSS ciò dimostrava che lo stato russo era capitalista, non tanto nella forma di operatore economico che prelevava direttamente plusvalore, sottraendolo al processo di riproduzione a beneficio di una casta, ma in quanto redistribuiva quote crescenti del plusvalore socialmente prodotto a favore di imprese private che innestavano profitti sui lavori avuti in concessione o in appalto, accrescendone il costo, a scapito della loro destinazione sociale.

Lo Stato russo – Bordiga usò questa espressione – "era un ventre pieno di capitale" che faceva rifluire denaro senza troppe difficoltà nelle casse di quelle "vere e proprie bande di affari, di composizione umana mutevole ed inafferrabile", operanti ormai in ogni settore dell'economia russa⁴⁷.

Per istituire un raffronto tra la politica della casa realizzata in occidente e quella russa, Bordiga dovette superare non poche difficoltà. Anzitutto relative alla documentazione, che dovette raccogliere da fonti diverse: il bollettino dell'ambasciata dell'URSS: "Notizie Sovietiche", l'annuario statistico dell'O.N.U.: "World Economic Survey" e qualche altra rivista ("The Economist", "Fortune", "Cultura Sovietica").

Queste fonti presentavano dati che solo parzialmente rispondevano al quadro da comporre. Oltre ad essere incompleti erano anche fortemente disomogenei, in quanto espressi in monete diverse o in valori monetari riferiti ad un anno diverso da quello preso in esame, oppure perché calcolati in unità di misura differenti: metri quadrati anziché unità abitative, abitazioni anziché vani – valori che evidentemente variavano da paese a paese - e infine per i criteri di elaborazione volta a volta adottati

⁴⁷ La critica alla teoria del "capitalismo burocratico" era già stata ampiamente sviluppata da Bordiga in tre articoli, scritti in polemica col gruppo che faceva capo alla rivista "Socialisme ou Barbarie", uscita in Francia dal 1949 al 1965: *La batracomiomachia*, *Gracidamento della prassi*, *Danza di fantocci*, apparsi su "Il programma comunista" nn. 10, 11, 12, 1953, poi raccolti in opuscolo: *Classe, partito, stato nella teoria marxista*, Milano, Edizioni "Il programma comunista", 1972. Rinviamo per questo aspetto a L. Grilli, *op. cit.*, pp. 171-182.

dagli "esperti" – categoria notoriamente considerata da Bordiga più proclive alla propaganda di regime che alla verità scientifica⁴⁸.

Sicché Bordiga dovette ricorrere a non poche equivalenze ed estrapolazioni che facevano apparire la sua esposizione pericolosamente viziata da parziali arbitrarietà. Dichiaratamente consapevole di tale rischio, del resto inerente a qualsivoglia ricerca scientifica, Bordiga sviluppò le sue deduzioni verificandone pazientemente la tenuta e la coerenza alla luce di differenti rapporti e angolature, per giungere a conclusioni che risultavano valide anche assegnando a talune incognite valori diversi⁴⁹.

Ciò spiega (oltre al fatto che il testo appariva a puntate su un quindicinale) l'andamento tortuoso, con frequenti ritorni su punti già esaminati e incisi non brevi, della sua esposizione.

Fu in questo contesto, come già abbiamo ricordato esaminando il "contributo" al piano regolatore di Napoli, che Bordiga riprese la sua polemica contro la visione "miope e burocratica" di considerare solo, l'abitazione privata, il *logement*, il *dwelling*, senza vedere gli aspetti socialmente decisivi della questione⁵⁰.

Per stabilire quale fosse, in ciascun paese, la spesa per l'edilizia in generale e quanto di questa spesa andasse in case di civile abitazione e quanto in opere pubbliche e servizi, si doveva assumere come dato di partenza il volume complessivo di spesa per tutti gli obiettivi che, sia in sede di consultivo che di programmazione, ogni Stato dichiarava per un dato periodo: un "integrale" che espresso in valori monetari costituiva un indice comparabile nel tempo e nei diversi paesi. Questo in via *provisoria*.

Bordiga fece preliminarmente rilevare che la voce "investimento", così come figurava nei statistiche ufficiali, come cumulo indifferenziato, "nazionale", di spesa di privati, di enti pubblici di varia natura, dello

⁴⁸ *Op. cit.*, p. 583.

⁴⁹ Faremo notare che alcune cifre della versione originaria di *Struttura economica e sociale della Russia d'oggi*, apparsa sul "programma comunista", sono state ritoccate nella edizione in volume del 1976, per rendere più esatti taluni rapporti, da un punto di vista puramente matematico.

⁵⁰ "La recente amministrazione italiana successa a quella fascista, che tanto si gridò essere divenuta intollerabile per ladroneria e asinità, e pertanto messa fuori a furore di popolo, solo da un anno e con numeri palesemente falsi ha cominciato a distinguere i fabbricati non residenziali da quelli residenziali, annotando i pochi locali non di abitazione che si fanno oggi nei primi, e i pochi di abitazione che stanno nei secondi", *op. cit.*, p. 585.

Stato ecc., andava da un punto di vista marxistico considerata più analiticamente.

In generale la possibilità di destinare parte del reddito consumabile all'investimento, non apparteneva a tutta la società indistintamente, ma solo alla classe capitalistica, e specificamente alle società e alle istituzioni che potevano disporre di ingenti masse di capitale.

Una quota del reddito prodotto viene reinvestito in *capitale circolante differenziale*, destinata cioè ad incrementare la massa di materie prime e di forza lavoro rispetto al ciclo precedente – e questo è l'"investimento" che costituisce il capitale attivo, generatore di plusvalore.

Un'altra parte del reddito consumabile è investita in maggiori *capitali fissi*, (nuove macchine, impianti, stabilimenti, edifici sedi di impresa, ecc.) che partecipano a più cicli produttivi, ma che non entrano nel processo di valorizzazione del capitale attivo.

Anche questo investimento non rappresenta un incremento della ricchezza o del patrimonio "nazionale", ma accresce soltanto la ricchezza e il potere della classe capitalistica.

Quello che andava considerato era l'investimento in *patrimonio immobiliare*, cioè in infrastrutture, impianti ed edifici non facenti parte di organizzazioni produttive (strade, ponti, scuole, edifici pubblici e privati, ecc.). "Questi beni – spiegò Bordiga – non sono strumenti di produzione, la cui funzionalità dipenda da erogazione permanente di lavoro vivo, non generano profitto da plusvalore ma, in forza della loro indiscutibile utilità sociale, una *rendita*, e la somma del loro valore può ben rientrare nel patrimonio e ricchezza "nazionale", indipendentemente dal fatto se dovute a capitale privato o statale".

Il punto, sul piano teorico, è centrale: né è prova, nel bel mezzo della trattazione, il fulmineo riferimento al *Capitale* di Marx, specificamente al capitolo sulla cooperazione, che equivaleva a rinviare il lettore del quindicinale ad una lunga serie di trattazioni di partito⁵¹.

⁵¹ A partire da *La divisione del lavoro nella società e nell'azienda*, "Battaglia Comunista", n. 14, 1952. Per la serie delle riunioni del P.C.Int. si veda, oltre alla bibliografia di Peregalli e Saggiaro (ove tutta l'opera di Bordiga è schedata secondo un ordine rigorosamente cronologico), quella curata da L. Grilli, *op. cit.*, pp. 277-295, III parte: *Resoconti scritti delle relazioni tenute da Bordiga alle riunioni del Partito comunista internazionalista, poi Partito comunista internazionale dal 1951 al 1966*.

L'analisi marxiana dei rapporti tra l'accumulazione del capitale e lo sviluppo delle forze produttive non si limitava affatto alla divisione tecnica del lavoro nell'azienda, cioè nell'unità di produzione, ma si estendeva alla divisione del lavoro nella intera società.

La "socializzazione" delle forze produttive, conseguente alla necessità del sistema capitalistico di "rivoluzionare" incessantemente i mezzi di produzione per accrescere il plusvalore relativo, si allargava alla riproduzione d'insieme del capitale sociale.

Il rapporto tra il processo immediato di produzione da una parte, e il processo d'insieme di produzione e di circolazione del capitale, dall'altra, fu espresso da Marx con il concetto di *condizioni generali della produzione*.

Proprio su questo concetto, nonostante con esso Marx non si riferisse al fenomeno urbano, Jean Lojkin ha fatto leva per individuare in Marx i fondamenti di una teoria dell'urbanizzazione capitalistica, che per lo studioso francese ha altrettanta importanza nello sviluppo generale del capitalismo almeno quanto il macchinismo nella sfera strettamente produttiva.

Con il concetto marxiano di "cooperazione", che non si arresta alla contrazione spaziale della produzione, ma nel suo sviluppo si allarga alla conglomerazione dei lavoratori e alla riunione di diverse fasi del processo di produzione⁵², Lojkin spiega perché nella città si siano concentrati non solo i mezzi di produzione e di circolazione, ma anche le condizioni generali della produzione.

Caratteristica della città capitalistica, oltre alla concentrazione spaziale dei mezzi di produzione e di circolazione sociale e materiale (banche, esercizi commerciali, trasporti, ecc.), già presente su scala senza dubbio più ridotta nella città medioevale, è la concentrazione crescente dei *mezzi di consumo individuali e collettivi* che poco a poco hanno cre-

⁵² "La cooperazione – dice Marx – permette di dilatare l'ambito spaziale del lavoro [...]. D'altra parte, la cooperazione rende possibile, relativamente alla scala della produzione, una *contrazione spaziale del campo di produzione*. Tale restrizione dell'ambito spaziale del lavoro, accompagnata dalla dilatazione della sua sfera d'azione, *per la quale si risparmiano una grande quantità di false spese (faux frais* [spese generali]), deriva dalla conglomerazione degli operai, dalla riunione di diversi processi di lavoro e dalla concentrazione dei mezzi di produzione", *Il Capitale*, Libro I, sezione IV, cap. XI: "Cooperazione", vol. I, Roma, Editori Riuniti, 1967, p. 370.

ato un nuovo modo di vita, nuovi bisogni sociali – la "civiltà urbana", in due parole.

Per "mezzi di consumo collettivi" si deve intendere l'insieme dei supporti materiali di attività destinate alla riproduzione allargata della forza-lavoro sociale, riproduzione che non va confusa né con la riproduzione semplice dell'esistenza fisiologica, né con il consumo-distruzione da parte di un individuo di un oggetto materiale⁵³.

Si tratta, in concreto, delle strutture pubbliche: costruzioni e trasporti collettivi, attrezzature sanitarie, sportive, scolastiche, culturali, spazi verdi, ecc. ecc., attraverso cui passa oggi la riproduzione allargata (perfezionamento e riqualificazione) della forza-lavoro.

Diamo per esteso la definizione data da Lojkin della natura dei "mezzi di consumo collettivi", perché ci sembra chiarisca bene il punto di vista, espresso in più occasioni, dallo stesso Bordiga:

Al contrario dei mezzi di consumo *individuali*, i mezzi di consumo *collettivi* non sono merci nel senso stretto del termine, cioè prodotti materiali che esistono indipendentemente dal loro processo di produzione. Certamente, una scuola, una strada, uno spazio verde sono sì oggetti materiali, hanno sì un valore, in altre parole sono lavoro materializzato, cristallizzato. Ma il loro valore d'uso specifico non è cristallizzato in un *oggetto* che possa essere venduto. Il prodotto venduto all'occorrenza non è che l'effetto utile di un processo materiale che di per sé non crea alcun prodotto: la gestione dei mezzi di consumo collettivi.

Si vende un *lavoro*, non un *prodotto*.

I lavoratori che curano la manutenzione di un edificio d'abitazione, o di uno spazio verde, l'insegnante che impartisce il suo insegnamento, ecc. sono prestatori di *servizi* e non produttori di merci.

Servizi, cioè effetti *utili*, *valori d'uso* che sono *inseparabili dal processo* che li ha prodotti, quindi dal loro *mezzo di produzione*.

Mentre qualsiasi bene di consumo individuale è per natura distinto dai mezzi della sua produzione, il "bene di consumo collettivo" è *inalienabile* rispetto ai mezzi materiali che lo hanno prodotto: il servizio non esiste, non ha esistenza materiale indipendente rispetto agli strumenti del servizio.

⁵³ Lojkin ricava tale definizione delle "condizioni generali del processo sociale di produzione" dallo stesso Marx, ove contrappone la soddisfazione dei bisogni "personali" e la soddisfazione dei "bisogni dell'individuo posti come sociali, ossia quei bisogni [di beni] che egli consuma e gli occorrono non come singolo individuo nella società, ma *collettivamente con altri - il cui modo di consumo è sociale per sua natura*". K. Marx, *Lineamenti fondamentali di critica dell'economia politica* ("Grundrisse"), a cura di G. Backhaus, Einaudi, Torino, 1976, vol. I, p. 519.

È ciò che Marx ha dimostrato a proposito dell'esempio dell'industria dei trasporti dove *l'effetto utile* del trasporto spaziale è "prodotto nello stesso tempo in cui è consumato"; lo stesso succede per la lezione dell'insegnante o le cure del medico.

Seconda caratteristica dei mezzi di consumo *collettivi*: la realizzazione del loro valore d'uso, del loro effetto utile è duratura; in altre parole il loro consumo non è una *distruzione* come ad esempio il consumo alimentare, ma implica piuttosto una appropriazione soggettiva del tutto particolare [...]. Il consumo collettivo presuppone [...] un rapporto sociale che non è mascherato, disumanizzato dall'oggettivazione del valore d'uso in una merce, come avviene per il consumo individuale. Mentre quest'ultimo tende infatti a mascherare lo scambio sociale dietro lo scambio fra due prodotti; due valori di scambio, nella prestazione di un servizio collettivo, lo scambio umano non può essere cancellato ed entrerà quindi in opposizione con la standardizzazione dei valori d'uso operata dalle leggi del mercato [...].

Terza caratteristica, infine, le modalità di consumo sono *collettive* e si oppongono dunque – per la loro natura – ad una appropriazione privata, individuale.

Non si può consumare individualmente uno spazio verde o un insegnamento, almeno nella sua forma attuale sempre più socializzata [...].

Quanto all'alloggio, la cui appropriazione sembra individuale, esso è sempre più indissociabile da un ambiente urbano e non può essere ridotto oggi ad una "macchina per abitare", nella misura in cui esso è anche un elemento solidale di un insieme che di certo non può essere consumato che collettivamente: la città⁵⁴.

A questo punto Bordiga riprese il confronto tra la produzione di abitazioni nei diversi paesi occidentali appena abbozzato nel "Contributo tecnico", rielaborandolo ai dati del 1952 che ci sembra utile riepilogare nel seguente prospetto (omettendo i dati incompleti relativi alla Francia, paese definito da Bordiga *saturo* dal punto di vista edilizio):

⁵⁴ "Ciò porta a comprendere il carattere contraddittorio della socializzazione capitalista delle condizioni generali della produzione... Questa socializzazione porta tutte le stimate della contraddizione che oppone la socializzazione delle forze produttive e il carattere capitalista dei rapporti di produzione". Le citazioni sono tratte dal saggio di Lojkin: *Contribution à une théorie marxiste de l'urbanisation capitaliste*, Cahiers Internationaux de Sociologie, Paris, P.U.F., 1972, pp. 123-146 (trad. it., Milano Cesviet, 1978, con una nota bibliografica di Carla Colli), che anticipa l'impostazione teorica del più ampio *Le marxisme, l'état et la question urbaine*, cit.

Anno 1952	Italia	Inghilterra	Germania	Stati Uniti
Popolazione (milioni)	49	51	50	151
Abitazioni (migliaia)	11.573	14.100	10.455	44.897
Abitazioni ogni 1.000 abitanti	242	277	209	300
Numero di persone per abitazione	4,2	3,6	4,8	3,3
Abitazioni costruite nel 1952	116.000	246.000	386.000	1.100.000
Abitazioni costruite ogni 1.000 abitanti	2,5	4,8	7,7	7
Reddito nazionale netto/investimento lordo	20,8%	13,1%	23,6%	16,9%
Investimento in abitazioni	3,6%	3,1%	5%	5%
Investimento lordo/ in abitazioni	17,3%	23,7%	21,2%	23,6%
Investimento lordo/in costruzioni in generale	36,8%	45%	41%	51%
Investimento in abitazioni./costruzioni gen.	48,5%	52,3%	52,1%	46,5%

Per poter fare un confronto Bordiga dovette adottare come indice di riferimento la media di persone per abitazione, e non per vano come sempre abbiamo visto fare in precedenza⁵⁵.

Un primo dato significativo era non tanto il valore della massa di abitazioni costruite in cifre assolute, quanto la relazione tra la spesa destinata alla costruzione di abitazioni e il *reddito nazionale netto*, vale a dire il totale (di enti e privati) della spesa per tutte le necessità di consumo e di investimento in beni non consumati.

Il reddito nazionale italiano era stato considerato nel 1952 di 9.203 miliardi, la spesa in abitazioni di 325 miliardi, 2.800.000 per ciascuna abitazione.

Assumendo come media (assai alta) di 5,8 vani per abitazione il costo per vano era stato di L. 500.000. Abbastanza alta per i prezzi del 1952, commentò Bordiga, traendone la riprova di quanto già osservato a Napoli, che in Italia si fabbricavano case troppo costose e di troppi vani,

⁵⁵ Tale criterio aveva suggerito dei dubbi circa la riduzione di un alloggio a numero di vani, un rapporto gonfiato dalla speculazione edilizia e non omogeneo negli stessi metodi di censimento adottati in Italia. Cfr. [A. Bordiga], *Struttura economica e sociale della Russia d'oggi*, op. cit. pp. 590-591.

adatte per le classi meno disagiate e non certo per chi viveva in condizioni di sovraffollamento o senza tetto.

Il dato delle nuove costruzioni in Germania confermavano le precedenti osservazioni di Bordiga sulla politica economica di questo paese, uscito completamente distrutto dalla guerra e che ora provvedeva al fabbisogno di case con ritmo pari a quello degli Stati Uniti⁵⁶.

Un secondo rapporto era dato dall'aliquota della spesa per le sole abitazioni e delle costruzioni in generale (strade, ponti, aeroporti, ecc., abitazioni comprese) sull'*investimento lordo*, cioè sull'incremento totale annuo dei beni capitali. L'indice italiano era il più basso in entrambi i casi, a dimostrazione del ritardo del capitalismo italiano rispetto a quello europeo e statunitense.

Un terzo rapporto – quello che stava più a cuore a Bordiga ma che risultava difficilmente leggibile nelle statistiche ufficiali – era la quota di investimento in case di abitazione sul totale delle costruzioni edilizie ed opere pubbliche "immobiliari". Questo rapporto era in tutti i paesi considerati circa della metà, giudicato da Bordiga fortemente sbilanciato (pur tenendo conto che si era in un periodo successivo ad una guerra disastrosa) e rivelatore di una uniforme politica di classe: il privilegiare gli investimenti in abitazioni private rispetto alle costruzioni pubbliche – che in una sana economia avrebbero dovuto essere a suo giudizio di circa un terzo⁵⁷.

Guardando più da vicino la situazione italiana, riprendiamo in uno specchio i dati a cui Bordiga fa riferimento per il 1952 e 1955, affiancando le previsioni del Piano Vanoni:

⁵⁶ Sulla politica delle costruzioni in Germania e negli altri paesi europei cfr. G. Samonà, *L'urbanistica e l'avvenire della città*, cit., in particolare il cap. *Programmi politici e pianificazione urbanistica in altri paesi europei*, pp. 136-208.

⁵⁷ L'aspetto complementare di questa politica, era la diserzione della classe dominante dai grandi lavori di interesse sociale perché scarsamente remunerativi. Questa la vera causa delle presunte "calamità naturali" illustrate in numerosi articoli da Bordiga (dalle inondazioni del Polesine all'alluvione di Firenze, cfr. A. Bordiga, *Drammi gialli e sinistri della moderna decadenza sociale*, cit.) che dimostravano l'impossibilità, per la società capitalistico borghese, di assicurare una razionale organizzazione sociale.

Italia * valori in miliardi di lire	1952	1955	Piano Vanoni (1955-1964)
vani costruiti	676.000	1.311.000	10.200.000
Reddito naz. netto*	9.243	11.630	135.000
Spesa per abitazioni	3,6%	6%	3,8%
Investimento lordo*	1.925	2.925	33.750
Reddito naz. netto/investimento lordo	20,8%	25%	25%
Investimento lordo:			
- costruzioni in generale*	708 (36,8%)	1.322 (45,2%)	12.970 (38,4%)
- Abitazioni*	333 (17,3%)	702 (24%)	5.100 (15%)
- Opere pubbliche*	375 (19,5%)	620 (21,2%)	7.870 (23,3%)
Abitazioni/costruzioni edilizie ed opere pubbliche in generale	48,5%	74,0%	64,83%

In Italia, dal 1952 (676.000 vani costruiti), la produzione annua di nuovi vani era stata di 889.000 unità nel 1953; 1.071.000 nel 1954, 1.311.000 nel 1955 e, presumibilmente, di 1.400.000 nel 1956.

Una crescita che, con cinque milioni e mezzo di vani in cinque anni avrebbe portato ad un tasso di affollamento medio del 1,23, che Bordiga giudicò decisamente troppo ottimista.

Per quanto riguarda il reddito, nel quadriennio 1951-1954, si era avuto un incremento medio annuo del 5% in termini reali, passando da 8.570 miliardi nel 1950 a 10.450 miliardi nel 1954, in una situazione monetaria sostanzialmente stabile.

Nello stesso quadriennio gli investimenti lordi avevano registrato un incremento medio del 6,6% annuo, passando da 1.808 miliardi nel 1950 a 2.350 miliardi nel 1954; gli investimenti netti erano passati da 1.135 miliardi nel 1950 a 1.500 miliardi nel 1954, con un saggio di incremento di oltre il 7% annuo.

Nel 1955 il reddito nazionale netto era stato di 11.630 miliardi.

A fronte di un notevole investimento lordo di 2.925 miliardi (25%) le statistiche ufficiali riportavano, come quota destinata alle costruzioni in generale 32,5% (circa 951 miliardi), un dato inferiore a quello del 1952, e solo un misero 8% destinato alle costruzioni di opere pubbliche.

In rapporto al reddito nazionale netto la spesa per le abitazioni risultava quasi raddoppiata, costituendo il 24% dell'investimento lordo. Ora, se un decremento vi era stato, riguardava non certo la spesa per le abitazioni, come risultava da altri indicatori, ma quella relativa alle opere pubbliche. Non però nella misura indicata dell'8% – ciò che avrebbe fatto balzare l'incidenza della spesa per le abitazioni, in rapporto a tutte le costruzioni edilizie ed opere pubbliche, addirittura al 74%!

Spulciando tra le diverse voci, Bordiga aggiunse a quel dato quote iscritte in altri settori (un 13,5% relativo a comunicazioni e trasporti e un altro 7,7 relativo a bonifiche e trasformazioni fondiarie), portando a 21,2% la quota di investimento nel settore delle costruzioni pubbliche e a 45,2% la somma destinata a tutte le costruzioni in generale. Anche così, rettificando i dati in senso avverso alla tesi da dimostrare – l'incidenza delle abitazioni sul totale delle costruzioni scendeva al 53% – questo dato restava comunque superiore alla media degli altri paesi considerati:

Una sbagliatissima politica economica italiana – commentò Bordiga – che prepara a breve scadenza la strana contemporaneità di due crisi: quella della mancanza di case per le classi povere, e quella della sovrapproduzione ed ingorgo di mercato delle case ricche, con fallimento della poco corretta industria edilizia, dall'andatura di bancarotta fraudolenta⁵⁸.

Lo stesso squilibrio – di cui la febbre edilizia di Napoli in quegli stessi anni ne era la plateale dimostrazione – si profilava anche in sede di programmazione economica.

Il presupposto fondamentale dello schema Vanoni era che nel decennio 1955-1964, il reddito nazionale sarebbe dovuto aumentare ogni anno del 5%. Nel 1954 l'ammontare degli investimenti netti di 1.500 miliardi rappresentava il 14,4% del reddito netto; nel decennio 1955-1964 tale rapporto sarebbe dovuto salire al 18%, l'investimento lordo dal 20,5 al 25%: dunque reddito nazionale netto: 135.000 mld., investimento lordo 33.750 mld., investimento netto 24.337 mld per tutto il decennio. Lo

⁵⁸ [A. Bordiga], *Struttura economica e sociale della Russia d'oggi*, cit., p. 594.

schema prevedeva inoltre un mutamento nella struttura degli investimenti: mentre nel 1954 gli investimenti in abitazioni si valutavano al 27,4% degli investimenti netti, nell'insieme del decennio tale rapporto avrebbe dovuto scendere al 21%⁵⁹.

Per quanto riguardava le abitazioni Vanoni prevedeva un saggio di incremento inferiore a quello dell'aumento del reddito: 4%, anziché 5%.

In tale caso gli investimenti in nuove abitazioni sarebbero passate da 410 miliardi nel 1954 a 600 miliardi nel 1964, con un aumento nel decennio di circa 200 miliardi, per un totale di 5.100 miliardi, e una produzione complessiva di 10.200.000 di vani.

Il fabbisogno di vani (calcolato per il decennio in 13.000.000) avrebbe dovuto esser soddisfatto dalla iniziativa privata (5.700.000 vani senza contributi statali), dalla edilizia sovvenzionata (1.000.000 di vani), dagli enti pubblici (3.500.000 vani)⁶⁰.

Dunque si programmava un ritmo di produzione di vani inferiore a quello verificatosi dal 1954 al 1956. Come mai, chiese Bordiga, la produzione reale stava superando il piano?⁶¹

Evidentemente perché il capitale, certo sensibile ai contributi "pulsivi", ma altrettanto indifferente alle limitazioni "di programma", s'indirizzava naturalmente nell'edilizia residenziale, che assicurava più elevati margini di profitto.

⁵⁹ Lo "Schema Vanoni", più esattamente, lo *Schema di sviluppo dell'occupazione e del reddito in Italia nel decennio 1955-1964*, nell'ultima edizione del gennaio 1955, è riprodotto in appendice a: P. Saraceno, *Gli anni dello schema Vanoni (1953-1959)*, a cura e con introduzione di P. Barucci, Milano, Giuffrè, 1982, pp. 259-364. Lo schema fu infatti elaborato nell'ambito della S.V.I.M.E.Z., e fu opera, a quanto si deduce dall'introduzione di Barucci, in gran parte di Pasquale Saraceno. Cfr. inoltre E. Vanoni, *La politica economica degli anni degasperiani. Scritti e discorsi politici ed economici*, a cura di P. Barucci, Firenze, Le Monnier, 1977. I dati sopra riferiti sono alle pp. 263, 307-308.

⁶⁰ *Ibidem*, pp. 302-307.

⁶¹ Nel primo quinquennio (1955-59) era prevista la costruzione di 5.980.000 vani per un investimento di 3.800 miliardi. In realtà nel primo quinquennio i vani realizzati furono 8.658.000, con un investimento maggiore del 12,7% del previsto, nonostante la quasi stasi del 1957-58, e gli alloggi costruiti con l'intervento diretto e indiretto dello Stato non furono il 50%, ma meno del 20%. "Vanoni si sbagliava quando pensava di poter dominare e manovrare queste "esigenze sociali meno urgenti" [...] Lo "schema" falliva proprio in ciò che aveva di programmatico, cioè nell'avviare uno sviluppo equilibrato fra i vari settori economici", L. Bortolotti, *op. cit.*, pp. 247-248.

Anche in sede di programmazione, l'investimento in abitazioni private risultava a Bordiga ancora eccessivo nell'ambito delle opere di costruzione ed impianti in generale – settore in cui per altro giudicava gli investimenti molto bassi.

E ciò risultava dal raffronto dei dati del piano Vanoni con quelli precedenti, sviluppati con la stessa metodologia, che abbiamo compulsato per semplicità mnemonica nel prospetto sopra riportato.

Infatti, prevedendo un rapporto del 25% tra reddito netto e investimento lordo, questo sarebbe stato – parliamo sempre di dieci anni – approssimativamente di 33.750 miliardi. Il totale dell'investimento in costruzioni in generale – calcolato da Bordiga in 12.870 miliardi – se rapportato all'investimento lordo, sarebbe salito al 38,4%, mentre la spesa per le abitazioni residenziali scendeva al 15%. L'investimento in opere pubbliche (7.870 mld) rappresentava il 23,3% dell'investimento lordo, mentre il rapporto tra abitazioni ed opere pubbliche saliva così al 64,8%.

Un rapporto che continuava ad essere svantaggioso e che appariva addirittura capovolto se, spulciando nelle ripartizioni e nelle varie voci del piano, si isolavano dalle "costruzioni in generale" gli investimenti specifici per l'edilizia non residenziale. Questi non ammontavano, secondo i calcoli di Bordiga, che a 880 miliardi: un misero 14,7% rispetto all'85,3% dato dai 5100 miliardi destinati all'edilizia abitativa⁶².

Messa a fuoco la tendenza generale della politica delle abitazioni in Europa e negli Stati Uniti, che pur esprimendosi in quantità sensibilmente diverse si rivelava sostanzialmente uniforme, veniamo al vero obiettivo dello studio di Bordiga: mostrare che in economie che si pretendevano opposte (era stato Chruščëv a parlare di "due sistemi" al XX congresso del PCUS), in cui ben diversi avrebbero dovuto essere i rapporti tra la massa degli investimenti e il reddito nazionale e quello complementare tra consumo e reddito, che esprimeva il tenore di vita della popolazione, vigeva in realtà il medesimo meccanismo economico e sociale.

⁶² "La quota dei lavori pubblici sul totale dell'attività dell'industria edilizia toccò un minimo (poco più del 17%) nel 1956-57, cioè in anni di recessione, quando avrebbe dovuto crescere secondo l'ipotesi di Vanoni, poi nel 1962-64 (16%), cioè in anni di intensissimo sviluppo dell'edilizia privata, che evidentemente non si voleva disturbare; così come nel 1968-69 (gli anni di effimero boom edilizio...). Le abitazioni raggiungono l'incidenza massima nel 1964, e oltrepassano il 50% di tutta l'attività edilizia dal 1963 in poi...", L. Bortolotti, *op. cit.*, p. 276.

Nel corso del IV piano quinquennale (1946-1950), in una Russia affamata di case e in preda a un massiccio processo di inurbamento, la produzione edilizia era stata molto bassa – Bordiga la stimò in 71,1 milioni di mq., avendo Chruščëv dichiarato al XX congresso che il V piano (1951-1955) aveva prodotto 2,2 volte di più⁶³.

Riassumiamo, ancora una volta, in uno specchio i dati elaborati da Bordiga relativi al V piano quinquennale:

U.R.S.S. * valori in miliardi di rubli	V Piano quinquennale					
	1951	1952	1953	1954	1955	TOTALE
Reddito nazionale *	230	260	295	330	370	1.485
Investimento globale*	102	114	119	140	150	625
Abitazioni*	12,2	13,7	14,3	18,2	24,0	82,4
Reddito/investimento	44,3	43,9	40,4	42,4	40,4	media 42,28
Reddito/spesa in abitazioni	5,3	5,2	5,0	5,5	6,5	media 5,5
Investimento lordo/abitazioni	12	12	12	12	16	media 12,80

Nel corso di tutto il V piano lo stato russo aveva investito 82,4 miliardi di rubli nella costruzione di case.

Non era nota, partitamente per anno, la quantità di abitazioni costruite: globalmente – aveva dichiarato Chruščëv – erano stati costruiti 105,5 milioni di mq. direttamente coi fondi statali, 38,8 milioni di mq. – non pochi! – col finanziamento dello stato a costruttori *privati*, e altri 10 milioni di mq. finanziati da aziende di produzione. 154,3 milioni di mq. in tutto, a cui si dovevano ancora aggiungere 2,3 di milioni di mq. (abitazioni agricole) costruiti coi fondi dei colcos rurali, per un totale di 156,5 milioni di metri quadri⁶⁴.

Nel conto globale di 625 miliardi, l'investimento dello Stato nei lavori edili e di montaggio era stato di 594 miliardi di rubli. Calcolando i finanziamenti statali ai privati pari a 2/3 del costo di costruzione Bordiga

⁶³ *Il Compendio statistico* che abbiamo citato, p. 162, da 72,4 milioni di metri quadrati di abitazioni costruite da imprese statali e da uffici e organi dei Soviet locali. In precedenza, erano stati (per il decennio 1918-1928) 23,7; (per il quinquennio 1929-1932) 32,6; (1933-1937) 37,2; (1938-1 semestre 1941): 34,4; (1 luglio 1941-1 gennaio 1948, compresa la ricostruzione) 41,3.

⁶⁴ Cfr. Questi stessi dati in *L'economia nazionale dell'Unione Sovietica*, cit., p. 163.

portò l'investimento complessivo (diretto e indiretto) dello stato in abitazioni a 100 miliardi di rubli e a 131 milioni di mq. costruiti.

Una rata di investimento del 16,9%, decisamente inferiore a quella europea e statunitense che stavano tra il 20 e il 24 per cento.

Riprendendo l'ipotesi base di un vano di mq 18 netti (supponendo nette le misure fornite dai russi) Bordiga calcolò 8,6 milioni di vani e 2,15 milioni di abitazioni (4 vani x abitazione): 430.000 alloggi all'anno per una popolazione stimata 190 milioni.

Un ritmo di nuove abitazioni ogni mille abitanti di poco inferiore a quella italiana del 1952, un terzo di quello tedesco e statunitense.

Non aveva torto Chruščëv a lamentare che la situazione era "vergognosa", che nonostante fossero a disposizione dei vari ministeri enormi finanziamenti per i piani di costruzione di alloggi, la produzione era in grave ritardo.

E ciò nonostante la forte incidenza della spesa per abitazioni sul reddito nazionale (24/370 mld di rubli nel 1955).

Un raffronto con l'Italia al 1952-1955, mostrava che la quota del "reddito nazionale" russo destinata alle abitazioni raggiungeva quella italiana (1955) del 6%, del tutto eccezionale rispetto alla media occidentale del 4-5%, mentre la relativa quota dell'investimento lordo totale (16%) stava al di sotto di quella italiana.

Il reddito pro capite russo pareggiava quello italiano, stimato di L. 280.000, ed entrambi non rappresentavano che un 1/4 di quello statunitense. Era però ben più elevata in Russia la quota di reddito destinata agli investimenti (40,4 contro il 25% italiano, 20% americano), sicché la Russia – nonostante le dichiarazioni di Bulganin – era buona ultima per quella parte di reddito che poteva destinare al consumo, e ancor più grave la situazione del proletariato russo se, calcolando il valore nominale del rublo a 156 lire e a 1/4 di dollaro (stima sovietica), il costo di un'abitazione risultava tre volte e mezzo quello di un'abitazione italiana!⁶⁵

Ciò stava a dimostrare che, lì come altrove, il pullulare di cantieri non era affatto diretto a risolvere il problema della casa agli strati poveri della popolazione ma ad appagare la tendenza degli strati di piccola

⁶⁵ Si veda per questo calcolo, *op. cit.*, paragrafo 88, a pp. 613-614.

borghesia e di aristocrazia operaia a copiare il modo di vita dell'occidente capitalistico⁶⁶.

La cosa non cambiava analizzando il ritmo di costruzioni annunciato per il VI piano quinquennale.

Nel quinquennio 1956-1960 – Chruščëv aveva dichiarato – il volume della costruzione di alloggi sarebbe stato raddoppiato, portandolo a 200 milioni di mq. Si riferiva evidentemente ai soli 105,5 milioni di mq. realizzati con i fondi statali, altrimenti l'aumento sarebbe stato soltanto del 31% rispetto alla produzione complessiva del piano precedente.

Anche raddoppiando l'investimento destinato alle abitazioni - ciò che poteva farsi solo, secondo la tendenza già osservata nei paesi occidentali ma in misura più massiccia, distogliendo stanziamenti per le costruzioni di altro tipo – questo non raggiungeva il 20% dell'investimento globale, previsto in 990 miliardi di rubli.

Si prevedeva dunque la costruzione di un massimo di 320 milioni di mq., che davano 17,6 milioni di vani e 4,4 milioni di abitazioni nel quinquennio, in media 880 mila all'anno. Una rata di produzione annua che, su una popolazione di 200 milioni, era di 4,4 nuove abitazioni per mille abitanti e che, fatto il rapporto delle popolazioni, ancora una volta faceva il paio con il piano Vanoni.

Non vi sono dubbi dunque sull'esattezza dei nostri piccoli computi, e non resta che ammettere una delle due cose: o il valore del rublo, il suo potere d'acquisto riferito a tutta la gamma dei generi di prima necessità, è enormemente inferiore al quarto di dollaro o in Russia il costo della costruzione di case si eleva di tre volte al di sopra di quello che a parità di condizioni raggiunge negli altri paesi.

Se ammettete la prima cosa, avviene che il tenore di vita, prima considerato quasi pari a quello italiano, scende alla terza parte - se ammettete la seconda ne segue che nella costruzione di case in Russia negli "appalti" da noi già illustrati ed ufficialmente annunciati [...] le misteriose "organizzazioni" e i loro poco definibili e identificabili "operatori" fanno sugli affari un premio di duecento per cento almeno, a danno dello Stato, e quindi dei lavoratori dell'industria.

⁶⁶ Cfr. *op. cit.*, pp. 609-611. Non solo, ma possiamo aggiungere che, non molti anni dopo, il partito comunista sovietico (XXIII congresso) si sarebbe trovato a dover fronteggiare (senza sapere come) gli stessi problemi (crescita abnorme delle città e della loro popolazione, squilibri con il territorio circostante, congestione del traffico, peggioramento delle condizioni igienico-sanitarie, ecc. ecc.) ritenuti specifici dell'inferno urbano capitalistico, cfr. M. L. Stronghina, *La città sovietica*, Roma. Editori riuniti, 1971.

In conclusione di paragrafo Bordiga arrischiò una valutazione media: "il reale potere di acquisto del rublo è oggi di un ottavo di dollaro, pari a circa ottanta lire italiane; la costruzione edilizia si paga una volta e tre quarti il costo nei paesi occidentali, ossia con un extraprofitto del 75 per cento!"⁶⁷

Bordiga e Piccinato. Un piano "comprensoriale" per Napoli

La battaglia del Collegio degli Ingegneri e Architetti di Napoli contro tutti coloro che concepivano il piano regolatore e ogni altra norma urbanistica come una specie di fontana da cui far zampillare licenze edilizie in ogni direzione continuò, e ad essa Bordiga dedicò ancora molte energie, fino quando la malattia lo costrinse a sospendere questa sua attività, insieme a quella politica.

La Commissione per il nuovo piano regolatore nominata dal sindaco democristiano Vincenzo Palmieri, a capo di una giunta monocolore dall'ottobre 1962 al luglio 1963, fu insediata il 23 gennaio 1963⁶⁸. Al suo interno, con Iossa, Cocchia e Glejeses, Bordiga si occupò specificamen-

⁶⁷ *op. cit.*, p. 612, paragrafo 180. Tale valutazione, fatta in aprile, ebbe conferma nemmeno un mese dopo (cfr. paragrafo 240-103) da un comunicato apparso sulla stampa italiana il 15 maggio 1957, col quale la banca del commercio estero dell'URSS rettificava unilateralmente l'equivalenza rublo-dollaro, precedentemente stabilita in quattro rubli, a dieci rubli per dollaro. Cfr. U. Scuto, *op. cit.*, pp. 232-235. Abbattendo del 40% il valore del rublo esso veniva a corrispondere a 62 lire, anziché a 156. Se così era nel 1957, avvertì Bordiga, probabilmente il potere d'acquisto del rublo era maggiore negli anni 1955-1956.

⁶⁸ Su Vincenzo Palmieri e la sua giunta cfr. F. D'Ascoli-M. D'Avino, *I Sindaci di Napoli*, cit., II, pp. 371-384). Per una visione dello stato della città negli anni '60, si può vedere: *Rapporto su Napoli. Indagine statistica sulla città di Napoli promossa dal quotidiano "Roma"*, Napoli, 1965, corredato da molti quadri statistici.

te della normativa edilizia, cioè degli indici e dei limiti di zona quali dovevano essere correttamente interpretati in base alla legge del 1939⁶⁹.

Già durante le prime riunioni era emerso che il punto di vista sostenuto a spada tratta da Bordiga, per quanto riguardava il periodo transitorio in attesa del nuovo piano: "impiego delle norme 1939 al mille per mille e dove vi sia da interpretare, con interpretazione severa", non era condiviso dagli altri membri della sottocommissione: Cocchia e Iossa avrebbero voluto introdurre delle varianti, che avessero consentito di andare incontro a richieste di licenze edilizie⁷⁰.

Vista l'aria che tirava Bordiga ritenne indispensabile formalizzare ufficialmente le sue conclusioni in una lunga relazione scritta e consegnata il 22 marzo alla Commissione⁷¹.

Nulla aveva da temere l'Amministrazione comunale da parte di coloro che premevano per allargare le maglie del piano '39: non aveva che da attenersi a quanto testualmente era stato prescritto dagli organi centrali dello Stato.

⁶⁹ Della Commissione per il piano regolatore, presieduta da Luigi Piccinato, facevano parte, tra gli altri, Amadeo Bordiga, Luigi Cosenza, Corrado Beguinot, Carlo Cocchia, Carlo Coen, Paolo Conca, Giulio De Luca, Roberto Pane, Luigi Tocchetti, Giuseppe Sambito. Vicepresidente della commissione fu l'ing. Franco Iossa, Preside della facoltà di architettura. Bordiga, per alcune elaborazioni a lui affidate, si valse della collaborazione di alcuni colleghi ingegneri del Collegio. Tali elaborazioni, di carattere prettamente tecnico, sono conservate insieme ad alcune comunicazioni di Bordiga alla Commissione sulla normativa edilizia in A.F.A.B.F./"Serie completa. Studio sul P.R.1939 e progetto di variante".

⁷⁰ Questo scriveva Bordiga in una lettera a Luigi Piccinato il 15 marzo 1963, la prima di una lunga serie (tutte rimaste senza risposta), in cui Bordiga mostra di avere, oltre alla convinzione di una comunanza piena di vedute, una grande confidenza col grande urbanista, A.F.A.B.F./"Commissione piano regolatore 1962". L'eterogeneità di vedute in seno alla commissione è confermata da G. De Luca, *Napoli, una vicenda*, cit., p. 115.

⁷¹ *Relazione alla sottocommissione per la normativa definitiva ed immediata ed alla Commissione generale per il nuovo piano regolatore*, 22 marzo 1963, pp. 17, seguita da una Comunicazione integrativa di quella letta il 22 marzo e consegnata in forma scritta, il 27 marzo 1963, pp. 18-24, A.F.A.B.F./"Piano regolatore e voti collegio". Bordiga aveva già espresso la sua tesi alla commissione il 6 febbraio 1963, cfr. *Comunicazione dell'ing. Amadeo Bordiga al Presidente della Commissione per il Piano Regolatore*, A.F.A.B.F./"Piano regolatore e voti collegio". Si veda anche il voto del Collegio 27 maggio 1963: *Studio del nuovo Piano Regolatore e normativa edilizia*, pubblicato dalla stampa cittadina e dal quotidiano romano "Il Tempo", n. 147, 30 maggio 1963: *Contrasti sulla situazione urbanistica cittadina*. Il "blocco delle costruzioni" chiesto da ingegneri e architetti. L'originale dattiloscritto è in A.F.A.B.F. nelle cartelle: "Ambulante 1962-1963" e "5.2.1965. Assemblea Collegio".

Il Consiglio di Stato, con sentenza n. 479 dell'11 luglio 1962, aveva respinto il quesito se talune soluzioni del progetto 1958, non escluse dal Consiglio Superiore, si potessero considerare approvate quali varianti del vigente piano 1939 e quindi venire messe in esecuzione⁷².

Quel voto era inequivocabile: il Consiglio Superiore dei LL. PP., col suo voto dell'aprile 1962 – di cui Bordiga fece una puntigliosa disamina nella sua relazione – aveva chiesto che fossero rivisti per tutte le zone gli indici edilizi. Non si trattava di lievi ritocchi, ma di frenare nelle zone di ampliamento l'edificazione alla metà o addirittura alla quinta parte di quella proposta dal progetto 1958. Ed aveva prescritto inoltre che si procedesse alla pubblicazione delle revisioni attuate in conformità al parere del C. S. LL. PP., per consentirne l'esame da parte degli interessati e delle associazioni tecniche, secondo quanto prescriveva la legge urbanistica.

La stessa idea di mettere mano a una normativa transitoria che allentasse o comunque attenuasse il rigore delle norme edilizie 1939 era a giudizio di Bordiga improponibile, oltre che irrealizzabile (avrebbe richiesto un tempo pari a quello del piano, dovendo seguire lo stesso *iter* burocratico). Si stava riproducendo pari pari la stessa situazione che si era verificata in attesa dell'approvazione del piano del '58; l'esperienza aveva chiaramente dimostrato a che cosa avrebbe portato una rimessa in discussione dei vincoli fissati nel '39.

A fine anno, nel corso di una "conversazione tecnica" nella sede del Collegio, Bordiga dichiarò pubblicamente:

Le pressioni per variare questa normativa [quella del'39] sono sulla linea dei tentativi per gli errati progetti 1945 e 1951 e della campagna per varare quello 1958, tutti con successo opposti dal Collegio.

Tra questa tendenza, che vorrebbe sganciare [si noti il verbo, come si trattasse di bombe] un'altra onda di licenze edilizie appetite da varie parti e in contrasto con

⁷² Un anno dopo, un'altra sentenza della V sezione del Consiglio di Stato a proposito delle "zone grigie" del piano regolatore del '39 dette piena ragione a Bordiga. Non essendo il grigio tra i colori della *legenda*, ciò era stato interpretato come una dimostrazione della imperfezione del Piano, con la conseguenza che le aree così colorate furono considerate terre di pascolo per la speculazione edilizia. Per Bordiga il colore grigio non era una tinta simbolica di zona, ma solo una normale convenzione di rispetto dello stato di fatto, che nessuna licenza edilizia poteva trasformare. Cfr. *Contro i gravi equivoci in materia di piano regolatore e di norme transitorie*, 8 aprile 1964, in A.F.B.F./"1964 Ambulante Collegio".

la legge 1939, e il movimento verso il nuovo piano di respiro ultraprovinciale vi è un netto contrasto. Il nuovo piano esige che nel centro attuale si cessi ogni costruzione che aumenti la densità abitativa ed edilizia, si faccia luogo ad un ampio anello di pausa e si progettino i centri satelliti in una corona introdotta da adeguati assi direzionali che svuotino la congestione della vecchia Napoli.

Da un tale studio sorgono, è chiaro, esigenze interne, ma non nel senso di aggiungere nuovi volumi residenziali o anche industriali; bensì di diradare eliminando le costruzioni vetuste senza sostituzione, e di attrezzare con strade, scuole, ospedali, edifici pubblici di ogni natura che paurosamente difettano, creare aree verdi, parcheggi, impianti sportivi, tutte esigenze che non sono affatto quelle che interessano i richiedenti delle sciagurate licenze che hanno reso Napoli asfittica ed agonizzante, ma danno lavoro alle classi operaie ed a quelle dei tecnici autonomi da interessi speculativi⁷³.

Invano Bordiga sollecitò ripetutamente l'ossia a convocare, nei lunghi intervalli tra una riunione della commissione e l'altra, la sottocommissione per la normativa edilizia: il clima era quello dell'imminenza delle elezioni politiche, indette per il 28 aprile. Sulla stampa e dai banchi dell'opposizione il PCI alzava il tono contro l'abusivismo edilizio, chiedendo case e lavoro per i lavoratori; l'ing. Cosenza per protesta si era dimesso dalla Commissione del piano⁷⁴.

Se veramente si voleva una inversione di rotta, combattere la speculazione edilizia e al contempo costruire nuove case per far fronte alla crescita della popolazione e al fabbisogno di abitazioni decenti per i lavoratori, per Bordiga, non vi erano scorciatoie: solo un nuovo piano organicamente concepito avrebbe potuto risolvere il problema, alla sola condizione che per la sua estensione fosse enormemente più vasto del territorio amministrativo di Napoli, oltre gli stessi confini della provincia.

L'esigenza di un piano intercomunale, continuò a ripetere in ogni occasione Bordiga, ricordando la piena adesione del Collegio a tale princi-

⁷³ *L'equivoco tra Piano Regolatore pluricomunale e normativa urbana di emergenza*, conversazione tecnica del 20.11.1963 al Collegio Ingegneri, in A.F.B.F./"5.2.1965. Assemblea collegio".

⁷⁴ "Per ragioni di pura demagogia si accenna agli abusi edilizi – commentò Bordiga – ma si salva la richiesta di case per i senza tetto e di cantieri per i lavoratori, pur di evitare di dire che tali esigenze, legittime, non vanno soddisfatte entro il territorio comunale. Così si evita di dare forza alla tesi Bordiga (rigorose norme 1939 per le licenze edilizie) o alla ancora migliore Piccinato (norme variate nel senso di abbassare gli indici alla metà), *Lettera a L. Piccinato* del 31 marzo 1963, A.F.A.B.F./"Commissione Piano Regolatore 1962".

pio fin dal 1946, non era una "trovata" dell'ultima ora, ma era già contenuta nella relazione della Commissione per il p. r. g. del 1939, e fu ribadita dal Consiglio Superiore dei LL. PP. nel suo parere del febbraio 1950 che disapprovò il Piano del '46 e in quello dell'aprile 1962, che bocciò il Piano del '58.

Del resto gli istituti per l'edilizia popolare avevano già competenza territoriale fuori del Comune, e tutto il piano decennale per l'edilizia popolare aveva base nazionale e sarebbe stato finanziato tramite le provincie e le regioni.

La stessa legge 167 per il reperimento delle aree adatte ai rioni popolari prevedeva che si intervenisse sul territorio per vasti consorzi di Comuni. Essa contemplava anche la possibilità di reperire aree per i nuovi rioni popolari in zone non destinate alla edilizia dal piano vigente, in tal caso la procedura non poteva essere speciale; in quanto variante al piano regolatore vigente, avrebbe dovuto seguire lo stesso *iter* di approvazione del piano⁷⁵.

Il 16 dicembre 1963 la relazione sul piano comprensoriale del Comune di Napoli, redatta da Piccinato, fu distribuita ai membri della Commissione e il 28 gennaio 1964 fu presentata alla nuova giunta comunale, guidata dal nuovo sindaco Ferdinando Clemente⁷⁶. Scoppiarono naturalmente subito le polemiche.

Contro il decentramento, che finalmente avrebbe aperto alla popolazione napoletana uno sbocco esterno sia per le abitazioni che per le attività produttive e industriali, vi fu una levata di scudi da parte di coloro che avevano interesse a mantenere alla città la sua configurazione residenziale-terziaria, tutta dedita al consumo, col suo sistema economico

⁷⁵ "È la precisa operazione che si vorrebbe fare a Napoli e che mette i piedi su ogni onesta volontà di invocare i dettami migliori della scienza urbanistica", Cfr. *Piano regolatore e iniziative edilizie caotiche*, Voto del Collegio del 7 giugno 1963, bozza originale dattiloscritta e più copie del documento in A.F.A.B.F./cartelle: "Ambulante 1962-1963" e "5.2.1965. Assemblea Collegio". Si vedano i commenti del "Tempo", n. 159, dell'11 giugno 1963 a questo documento del Collegio.

⁷⁶ *Piano del Comune e del comprensorio di Napoli*. Giannini, Napoli, 1964. Le linee generali del piano furono illustrate il 22 febbraio in una riunione organizzata dall'Ordine degli Ingegneri a cui intervenne anche Bordiga. Cfr. *Illustrati alla Camera di Commercio i presupposti del Piano Regolatore*, "Il Mattino", n. 53, 23 febbraio 1964. L'originale dattiloscritto della relazione di Bordiga è in A.F.A.B.F./"5.2.1965. Assemblea Collegio". Su Ferdinando Clemente cfr. F. D'Ascoli-M. D'Avino, *op. cit.*, II, pp.385-410 ed E. Corsi, *op. cit.*, pp. 89-105.

arretrato, basato unicamente sull'accaparramento fondiario e sulla speculazione edilizia.

Da sinistra, in particolare dal PSI, vennero le critiche alle dimensioni dello schema, che inglobava troppi comuni, anche della provincia di Caserta e di Salerno, e la richiesta di restringere la pianificazione al solo ambito provinciale. I socialisti (a Roma erano entrati a far parte del governo Moro), puntarono il dito contro l'inerzia della giunta democristiana-socialdemocratica, che non aveva provveduto a fornire alla Commissione studi economici aggiornati (che avrebbero dovuto essere forniti dalla Commissione per la Programmazione, che non fu messa in condizione di funzionare), indispensabili ad un realistico dimensionamento quantitativo del piano comprensoriale, e tanto meno aveva messo in atto strumenti politico-amministrativi in grado di attuare un coordinamento a livello intercomunale e interprovinciale delle attività in corso (piani intercomunali, piani comunali, consorzi di aree industriali, ecc.).

Al Collegio ingegneri, che naturalmente salutò con entusiasmo la relazione Piccinato, la critica che questa fosse già superata, perché si basava sui dati economici forniti dagli studi del gruppo Novacco-Doria, parve strumentale (quasi che i nuovi dati economici avessero potuto smentire la drammaticità della situazione!) e soprattutto pericolosa per il prosieguo dei lavori per la redazione del piano, e invocò l'art. 12 della legge urbanistica che autorizzava la formazione del piano regolatore intercomunale anche "su iniziativa del Ministro dei Lavori Pubblici"⁷⁷.

⁷⁷ *Per la rapida attuazione della nuova urbanistica napoletana*, 12 febbraio 1964, A.F.A.B.F./"Assemblea Collegio 5.5.1965". Due giorni dopo Bordiga trasmise il voto del Collegio a Piccinato, informandolo delle discussioni che la "Relazione" aveva sollevato: "La nostra idea ed il nostro lavoro sarà ridotto ad uno slogan per il grandissimo piano comprensoriale, e sotto questa frodata bandiera passeranno le manovre entro la cerchia comunale per carrozzoni e licenze edilizie date a gruppi audaci e filibustieri che spingeranno oltre la degenerazione di Napoli. Ti mando il voto del Collegio per una via di uscita dalla situazione. Dato che da Napoli la proposta del piano extracomunale non partirà MAI, le dia corso il ministro dei lavori pubblici. La legge in vigore lo consente. La Commissione non può trasmettere a lui la relazione: se lo proponessi creerei dei gravi imbarazzi alla buona causa ed a te. Neanche mi illudo che Pierracini proceda *motu proprio*. Comunque andava dato uno scossone". In una lettera precedente del 23 gennaio, informandolo di una burrascosa riunione di ingegneri sul nuovo piano, Bordiga scrisse a Piccinato: "Fui solo a fare il tuo nome ma non per lustrarti la gabbana, né per farti mio complice; lessi per farlo mio il tuo brano a p. 12 della relazione, *Primato della urbanistica sulla economia*, nel quale concetto è marxismo integrale: il nostro non è modulo monetario ma

Intanto la giunta bicolore che governava la città era entrata in crisi, e solo dopo le nuove elezioni amministrative del novembre Ferdinando Clemente sarebbe stato rieletto sindaco, a capo di una giunta che stavolta includeva i socialisti. Nel frattempo venne nominato commissario al Comune il prefetto di Avellino Guido Mattucci, persona che sulle prime fece buona impressione a Bordiga, ma che finì poi col cedere alle pressioni che gli giungevano da ogni lato⁷⁸.

Allo scopo di avviare concretamente una distribuzione più equilibrata dell'edilizia sul territorio, la commissione Piccinato aveva proposto che i nuovi insediamenti residenziali previsti dalla legge 167 per l'edilizia economica e popolare fossero realizzati in massima parte fuori dal Comune di Napoli, nei comuni limitrofi facenti parte del comprensorio. Erano stati quindi previsti due grandi insediamenti: uno a Secondigliano per 78 mila abitanti (400 ettari) e l'altro a Ponticelli, per 75.500 abitanti (515 ettari).

Bordiga – si veda la sua importante comunicazione alla Commissione per il p. g. dell'ottobre 1963 – aveva forti riserve sulla scelta delle due aree, sia su quella di Ponticelli-Barra che su quella di Secondigliano, dove i problemi della circolazione erano già tragici. Il suo timore era che l'eccessiva densità territoriale, sia abitativa che edilizia, avrebbe intasato gli spazi previsti per i grandi assi di scorrimento ("il concetto di asse veloce è in contraddizione con quello di strada urbana fiancheggiata da fabbricati alti multipiani ed interrotta da frequenti traverse strette"), indispensabili alla funzionalità del piano comprensoriale⁷⁹.

naturale e perciò umano, ogni uomo vi trova posto indipendentemente dal portafoglio". Entrambe le lettere sono in A.F.A.B.F./"Commissione piano regolatore 1962".

⁷⁸ Il 6 maggio gli ingegneri del Collegio ebbero un incontro col Commissario Mattucci al quale consegnarono un promemoria sull'attività del sodalizio nel dopoguerra, A.F.A.B.F./"5.2.1965.Assemblea collegio". Si vedano le lettere a Piccinato del 24 aprile e del 10 maggio nello stesso archivio, cartella:"1964.Ambulante Collegio".

⁷⁹ *Comunicazione dell'ing. Bordiga alla Commissione per il Piano Regolatore* (letta nella seduta del Consiglio Direttivo il giorno 30 ottobre 1963), in A.F.A.B.F./"Variante P.R.39. Comunicazioni alla Comm. P. Regolatore 25.1.64-27.2.64". Sulla applicazione a Napoli della 167 ritornò un voto del Collegio del 7 luglio 1965 (da cui è tratta la citazione nel testo), A.F.A.B.F./"Collegio Ambulante 1965". Il documento presentato al Convegno di Villa Pignatelli nel 1962, a proposito della difesa della cintura collinare, diceva: La recente legge 167 non basta a salvare la fascia vitale, che tendenzialmente può essere un demanio di aree non fabbricabili, mentre la legge tende alla fabbricazione "popolare ed economica", di non troppo glorioso

Ma, da un lato non era facile – hanno fatto osservare De Lucia e Iannello – realizzare in tempi brevi il consorzio tra i comuni interessati alla 167 né, dall'altro, l'applicazione della legge poteva essere ulteriormente ritardata. Intervennero poi forti pressioni per far sì che i progetti legati alla 167 fossero localizzati entro il territorio comunale, e il commissario straordinario Guido Mattucci adottò, il 9 settembre 1964, un piano di zona per la costruzione di alloggi a carattere economico e popolare che, a poca distanza dal centro, andavano ben al di là delle densità consentite dal piano regolatore.

Il Consiglio Superiore dei LL. PP., per parte sua, ribadendo che una parte del fabbisogno residenziale dovesse essere dislocato al di fuori del territorio del Comune di Napoli, riprese l'ipotesi del piano comprensoriale, ridimensionando però l'insediamento di Secondigliano a 26 ettari e 13.000 abitanti, quello di Ponticelli a 80 ettari e 40.500 abitanti.

Le vicende dell'applicazione della 167 a Napoli mostrano bene gli effetti del gioco perverso di "far nascere i padri dai figli", come aveva scritto Bordiga sul "programma comunista". La localizzazione delle aree da destinare secondo la legge all'edilizia popolare spettava al piano comprensoriale. Ma questo si basava sul progetto di riforma della legge urbanistica e sulla istituzione dell'ordinamento regionale che, essendo rinviate a tempo indeterminato, lasciavano il piano comprensoriale privo degli strumenti amministrativi e legislativi che ne avrebbero consentito l'attuazione.

Le pressioni, a cui abbiamo fatto cenno, non piegarono solo il commissario straordinario Mattucci; questa volta trovarono l'appoggio di quasi tutte le associazioni culturali e professionali napoletane ad eccezione, chiaramente, del Collegio degli Ingegneri.

Come era prevedibile l'edilizia napoletana, dopo un decennio di euforia, era entrata in crisi (come del resto in tutta Italia) e qualcosa si doveva fare perché, come gridavano a tutti i venti gli "esperti", *la macchina rischiava di fermarsi*.

sa tradizione, e che comunque da noi è stata alfiere della errata invasione della fascia, creando lo strano paradosso che la edilizia, sovvenzionata con danaro pubblico, ha messo le basi della violazione delle leggi, e peggio, della pubblica salute".

A prendere l'iniziativa fu l'Associazione Costruttori Edili della provincia di Napoli (A.C.E.N.), organizzando il 7 marzo 1964 al Teatro di Corte un convegno a cui furono invitati amministratori, tecnici, esponenti delle categorie professionali, ecc. e a cui intervenne anche Bordiga, con ben scarso entusiasmo, avendo subodorato a tempo gli scopi del convegno. Anche in quella circostanza riespose le tesi da sempre sostenute dal Collegio, replicando punto per punto alle argomentazioni dei due oratori ufficiali – l'ing. Di Stefano e l'ing. Guizzi – che andavano in direzione opposta. Alla fine dei lavori saltò fuori una "mozione conclusiva" del seguente tenore:

I convenuti

Constatata l'inapplicabilità del vigente Piano Regolatore non più aderente alla realtà cittadina e contenente in se i germi della violazione della legge [sic!];

Considerato che l'iter per l'elaborazione e l'approvazione del nuovo Piano Regolatore si presenta lungo e difficile;

Constatata la necessità di una norma transitoria-ponte al fine di evitare la paralisi dell'attività edilizia cittadina, le disastrose conseguenze per l'economia napoletana e per il perdurare della carenza di alloggi.

Fanno voti

1) che senza indugi l'Amministrazione comunale, con la collaborazione del Governo e l'appoggio delle forze politiche, sindacali e di categoria, provveda all'immediata emanazione di una normativa transitoria al fine di consentire lo sviluppo disciplinato dell'attività edilizia nel quadro delle necessità cittadine, per l'utilizzazione dei fondi a disposizione della GESCAL, dell'IACP e delle altre provvidenze statali e delle iniziative di carattere privatistico;

2) che la predetta normativa sia disincentivo immediato di ogni forma di speculazione e di arbitrio e che costituisca strumento efficace per il rigoroso rispetto delle legge e che, infine, contribuisca a creare un costume nuovo nei rapporti fra i professionisti e costruttori da una parte e pubblica amministrazione dall'altra, di modo che siano impediti l'arbitrio e i criteri discrezionali nel rilascio delle licenze edilizie.

Un "attacco" in piena regola al piano regolatore del '39, che, pur riconoscendone la attualità giuridica, venne qualificato, nella relazione al Comune che accompagnava la proposta, "fuori del tempo", *tout court*.

La cosa non andò giù a Bordiga, che il 30 luglio scrisse a Piccinato:

Vi è una viva polemica sulle famose norme di transizione tra due piani, o norme di "emergenza", che cela solo un altro assalto alla città per innestarvi edifici abnormi. Il Collegio degli Ingegneri ha preso posizione con maturi elaborati trasmessi a tutti i membri della Commissione nostra dimostrando che la sola variante proponibile è quella che riduca gli indici di zona del Piano 1939; e sostenendo la sola competenza della Commissione del Piano [...].

Ma la intrigante commissione ACEN non se ne sta e tenta di premere perché il Comune vari non si sa quale indefinibile proposta; come premerà nel seno stesso della nostra commissione.

Ti chiedo che a) la commissione da te presieduta tratti la cosa in seduta generale; b) esami *in primis* il progetto del Collegio, pronto da un anno; c) se si trattasse l'argomento nella commissione ristretta, questa voglia, come da non recente intesa, convocarmi alla sua seduta⁸⁰.

Dalla commissione A.C.E.N. furono invocate cinque varianti, che prevedevano l'edificazione con un coefficiente di 0,7 mc-mq nelle zone di Posillipo, dei Camaldoli, e dei Colli Amidei, e indici ancora maggiori in altre vaste aree collinari del Vomero e di Fuorigrotta, naturalmente sotto il controllo della Sovrintendenza ai Monumenti!

La motivazione è sempre la stessa: adeguare il piano del '39 in qualche modo alle attuali esigenze di vita della città e del suo popolo", ha sottolineato Dal Piaz, rilevando che questa volta la pressione dei costruttori riuscì ad incassare "l'incomprensibile avallo culturale", dell'I.N.ARCH. (prof. G. Sambito), di associazioni come "Italia Nostra" di Napoli (prof. R. Pane), e della sezione campana dell'I.N.U. (ing. C. Coen)⁸¹.

⁸⁰ Lettera del 30 luglio 1964, in A.F.A.B.F./"1964 ambulante collegio". Appartiene verosimilmente a questo periodo un documento non datato, che sintetizza in 11 punti le conclusioni a cui era giunto il Collegio degli Ingegneri circa gli indici di fabbricazione da modificare nel nuovo piano regolatore. In esso si dà una lettura della crisi edilizia di segno opposto a quella dell'A.C.E.N.: "si è saliti ad indici anche doppi dovunque e questa è la sola ragione della crisi che la città traversa, o di quella della industria delle costruzioni. Allentando i freni alle licenze edilizie la città subirà degenerazione ulteriore, e la crisi economica ed industriale si inasprirà. Non si può più costruire col ritmo degli anni precedenti perché si è costruito troppo e nello stesso tempo troppo poco, violando gli indirizzi urbanistici che le leggi vigenti avrebbero permesso di salvare", *Breve sinopsi delle conclusioni del Collegio degli Ingegneri ed Architetti sulla funzione delle norme urbanistiche*, A.F.A.B.F./"Variante P.R.1939. Comunicazioni alla comm. P. Regolatore 25.1.64-27.2.64".

⁸¹ Cfr. A. Dal Piaz, *op. cit.*, p. 68, nota 31. Oltre che dalle associazioni dei Costruttori edili, dei Liberi Costruttori, dall'Unione degli Industriali, e da alcuni sindacati di categoria, la lettera al Comune della Commissione, con la richiesta di varianti accompagnata da una serie di "racco-

La *colpa* non era tanto dei "costruttori" come tali, convenne Bordiga al Teatro di Corte – questi, pesci piccoli o grandi, vagano naturalmente alla ricerca del loro cibo – ma della rete di interessi, di omertà e di illegalità che sordidamente legava imprenditori, amministratori, professionisti, "coscienze critiche", organi di stampa dell'"opposizione", ecc., come dimostravano due episodi eclatanti: il notissimo "scandalo INCIS" a Ponticelli, e quello meno noto, ma assai significativo, della "Mostra d'Oltremare".

Nel luglio del '62 la Commissione edilizia aveva negato la licenza di lottizzazione di un suolo a Ponticelli di 137.426 mq., perché situato in zona agricola. Messa in vendita, la proprietà fu acquistata dalla Compagnia Generale Immobiliare al giusto prezzo per un terreno agricolo di 62 milioni. L'Ufficio tecnico erariale portò il valore del terreno a 128 milioni, ben sapendo che l'acquisto si faceva in vista di uno sfruttamento edilizio, sebbene ciò fosse escluso dalla legge in vigore. Nell'ottobre del '63 vi fu la seconda vendita, da parte dell'Immobiliare all'INCIS, ente di edilizia pubblica, per la cifra di 838 milioni e 359 mila lire. Il valore dichiarato in dieci mesi era divenuto 13 volte e mezzo più grande. Quello reale 60 volte.

Chi l'artefice del miracolo? Nel luglio del '63 l'amministrazione comunale (Ferdinando Clemente) aveva concesso alla Compagnia immobiliare una licenza edilizia che, invece di rispettare il modesto indice di fabbricabilità rurale, consentiva una edificabilità di 5 mc. per mq., per

mandazioni", fu sottoscritta dall'ing. Antonio De Capraris per l'Ass. Naz. Ingg. Architetti italiani, ing. prof. Giuseppe Sambito, per l'Istituto Nazionale di Architettura, ing. Carlo Coen, per l'I.N.U., prof. arch. Roberto Pane, per Italia Nostra, ing. Antonio Guizzi, per l'Ordine degli Ingegneri. Si veda il volumetto: *Una via concreta per l'edilizia napoletana*, pubblicato dall'A.C.E.N., 1964, che contiene con il verbale del convegno del 7 marzo la documentazione a cui abbiamo fatto riferimento. L'intervento di Bordiga è riportato alle pp. 49-54. Cfr. anche *L'Unione degli industriali della Provincia di Napoli*, cit., pp. 294-297. L'avallo dato dall'Ordine degli Ingegneri alla commissione A.C.E.N. determinò una burrascosa riunione e un'aspra corrispondenza di Bordiga con diversi membri dell'Ordine (Enzo Carlevaro, Corrado Beguinot, ecc.), conservata in A.F.A.B.F./"Ordine Ingegneri. Centro Studi Urbanistici". Si veda al proposito la lettera di Bordiga a Piccinato del 20 maggio: "Questa commissione A.C.E.N. di salumeri della edilizia credeva potersi dare al gioco di sfozzare il piano e la commissione Piccinato cui si sarebbe eletto un contraltare. Ma dopo che dissi loro quello che mi bolliva in corpo dopo due serate di disgustose manovre reclamistiche e scambio di intuosità e pugnalate alla schiena, il tono cambiò del tutto".

edifici civili. E ciò nonostante che la commissione Piccinato avesse respinto decisamente il piano INCIS per quella ubicazione e la eccessiva densità⁸².

Quanto alla Mostra d'Oltremare, il "Roma" aveva pubblicato che il presidente dell'Ente Mostra aveva avanzata la proposta di cedere alcuni terreni appartenenti alla Mostra, quelli che si estendevano "fuori il recinto", per crearvi una zona residenziale, terreni estesi oltre 100.000 metri quadrati, del valore di diversi miliardi. Il Collegio protestò di fronte a questa ipotesi, chiedendo che i terreni restassero al grandioso complesso per la sua futura espansione e auspicabile rilancio nel campo delle fiere internazionali. D'altro canto non era di competenza dell'Ente Mostra progettare spostamenti e insediamenti di quartieri urbani. Il Comune avrebbe potuto farlo solo nel rispetto del p. r. 1939, che però indicava espressamente la destinazione dell'area a "Città delle Mostre", con gli indici propri delle zone panoramiche⁸³.

Interveniva nella polemica l'"Unità", ravvisando proprio nella difesa dei suoli di proprietà dell'Ente, avanzata dal Collegio degli Ingegneri contro qualsiasi minaccia di alienazione, l'insidioso attacco privatistico dei famosi "baroni del cemento e delle aree" al patrimonio della Mostra.

Perché non convince il documento del sodalizio napoletano? – domandò il quotidiano del PCI – Perché trascura di dire che i suoli in discussione – a nord del recinto della mostra – stanno per tornare nelle mani degli antichi proprietari, e innanzi tutto della ben nota società immobiliare "Laziale", che già ottennero, al-

⁸² Cfr. *Voto del Consiglio Direttivo del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti sulla questione dei suoli "INCIS" in Ponticelli, approvato nella seduta del 23 luglio 1965, A.F.A.B.F./"Assemblea 14 gennaio 1966"*. Altra copia e originale dattiloscritto nella cartella: "Collegio ambulante 1965". Risultò poi che due componenti della Commissione edilizia erano indirettamente soci della Compagnia Generale Immobiliare, che comprendeva i nomi più noti dell'edilizia cittadina. Gli stessi che avevano realizzato grossi guadagni con l'amministrazione Lauro e la gestione commissariale Correrà, e che ora si apprestavano a sfruttare le nuove opportunità aperte dal Comune, dalla Provincia, dall'Area di Sviluppo Industriale, "protetti da un fitto intrigo di banche (Banca Popolare di Napoli), di alti consulenti, progettisti, tecnici del denaro e del cemento che ruotano attorno al gruppo Gava...", M. Caprara, *op. cit.*, p. 64. Si veda la sentenza del tribunale di Napoli, 21 maggio 1974, riprodotta in P. Allum, *Potere e società a Napoli nel dopoguerra*, cit., appendice F, "L'affare Incis", pp. 539-549.

⁸³ *Niente di concreto per la vendita dei suoli della Mostra d'Oltremare*, "Roma", n. 202, 31 luglio 1964. La copia dattiloscritta della lettera del Collegio, datata 30 luglio è in A.F.A.B.F., in una cartella senza titolo.

l'epoca del prefetto Forni, la restituzione (più esattamente: la retrocessione) dei suoli espropriati all'epoca della costituzione del patrimonio dell'Ente Mostra [...]. A nostro avviso, l'inclusione dei 100 mila metri quadrati di suoli ai campi flegrei nel piano di applicazione della legge "167" sarebbe la cosa migliore. Ciò infatti varrebbe a "vincolare" per finalità pubblica, l'area appetita dalla speculazione privata....⁸⁴.

Uno stupefacente abbaglio quello del giornale comunista, commentò "Il Tempo" di Roma: proprio nell'intenzione dell'Ente Mostra di porre i suoli di sua proprietà a disposizione del Comune e nella soluzione auspicata dall'"Unità", di destinarli a edilizia popolare, stava il vero pericolo: infatti gli antichi proprietari di quei suoli avrebbero avuto tutto il pieno e legittimo diritto alla retrocessione dei suoli stessi soltanto nel caso che l'Ente Mostra non li avesse utilizzati, oppure venissero destinati a finalità diverse da quelle proprie dell'Istituto⁸⁵.

A raddrizzare le gambe al quotidiano comunista intervenne... *l'arnese fuori uso*.

Il Collegio si era dichiarato contrario ad ogni storno dei suoli della Mostra a fini di edilizia residenziale e in qualunque grado di destinazione, sia da parte dei privati che di qualunque altro. L'argomento che tagliava la testa ai timori avanzati dall'"Unità" era che il quadrilatero che apparteneva alla Mostra era vincolato dal piano regolatore 1939 come "zona riservata alla Mostra". Il vincolo di piano Regolatore, per legge (1865), non comportava indennità e quindi escludeva le retrocessioni. Ciò che doveva essere chiaro, e che avrebbe allontanato qualunque "pescicane" o "pesciolino", era che entro quei suoli non si poteva costruire e quindi non si potevano dare licenze edilizie: il vero problema dunque era che "i locali padri coscritti non trasgrediscano le valide norme. In questo caso l'azione è semplicissima. Dire dei *no*, non costa nulla". La commissione del piano regolatore del resto escludeva ogni maggiore addensamento di popolazione e di edilizia nell'area flegrea, e l'applicazione della 167 era stata stabilita in direzioni diametralmente opposte⁸⁶.

⁸⁴ *Difesa interessata dei suoli della "Mostra", "l'Unità", 1 agosto 1964.*

⁸⁵ *La polemica sulla Mostra e gli abbagli dell'"Unità", "Il Tempo", n. 205, 2 agosto 1964.*

⁸⁶ *Una lettera del Collegio degli ingegneri e degli architetti. Si allarga il dibattito sui suoli della "Mostra", "l'Unità", 6 agosto 1964. Il quotidiano comunista pubblicò integralmente la lettera (la copia dattiloscritta, firmata (sappiamo perché): "per il C.D. del Collegio il segretario*

* * *

È importante a nostro avviso ripercorrere questi avvenimenti ormai lontani dal periodo della "ricostruzione" non tanto per seguire fino alla fine le caparbie critiche di Bordiga e del Collegio alla miriade di fenomeni patologici della politica urbana napoletana, quanto per misurare la lungimiranza di quella posizione, a torto e ad arte bollata come retrograda o "nostalgica", alla luce del futuro, e smentire l'immagine, dura a morire, che quelle critiche fossero al fondo interessate, sterili e negative.

Non è che Bordiga – ci si potrebbe chiedere – antepoendo il piano comprensoriale ancora da approvare come *conditio sine qua non* al rilascio di ogni licenza edilizia, si fosse posto nella medesima posizione di coloro che nel '46 aveva bollato come utopisti e ostacolo ad una sana attività edilizia?

Da allora la situazione si era capovolta: si era costruito e si continuava a costruire troppo e male, con effetti socio-economici deleteri: Napoli era diventata – secondo la classificazione ricordata da Loris Rossi – una "città in crisi strutturale"⁸⁷.

dott. Antonio Lanciano", è in A.F.A.B.F./cartella senza titolo), concludendo: "A quanto sembra, il collegio degli ingegneri ne fa soprattutto una questione di "volontà politica", di pressione democratica sui pubblici poteri (sui "padri coscritti" come dice la lettera) e questo è senza dubbio giustissimo: qui, anzi, sta tutto il nocciolo della questione. In questa direzione si muove anche la nostra richiesta di un rinnovato vincolo pubblico, proprio per evitare che centinaia di ettari di terreno vengano sottratti alla prospettiva di questo sviluppo, per l'appetito di "pesci grandi e piccoli" e per il cedimento dei "padri coscritti"". Un anno dopo la presidenza dell'Ente mise all'asta alcuni terreni della Mostra, e il Collegio intervenne ancora, ribadendo i vincoli edificatori di quelle aree, e chiedendo l'intervento delle autorità perché fosse scongiurato quel pericolo, cfr. *Voto del C.D. del Collegio sulla conservazione a pubblica destinazione dei suoli di proprietà della Mostra d'Oltremare di Napoli*, 17 novembre 1965, f.to, per il C.D., il Presidente Amadeo Bordiga, A.F.A.B.F./"Valori di suolo e indici urbanistici".

⁸⁷ AA.VV., *Progetto per Napoli metropoli europea*, a cura di Aldo Loris Rossi, Napoli, Pironti, 1994, p. 21. Nel volume è ricordata con rispetto l'azione di Bordiga, "sempre isolata ma antesignana della difesa ambientale", pp. 121-122. A proposito della definizione di Napoli "area urbana in crisi strutturale a senescenza funzionale" si veda lo studio di A. Belli, *Alla ricerca del piano perduto. Un obiettivo per Napoli*, Napoli, Clean, 1992, p. 44, che, affrontando le problematiche della città alle soglie del duemila, offre più di uno spunto per riflettere sulla "modernità" della riflessione urbanistica di Bordiga.

Il problema, a questo punto, non era nemmeno più tecnico, tanto i dati erano evidenti; urgeva una decisione politica che nessun partito politico si mostrava capace di prendere, tantomeno in concerto con gli altri. Non si poteva pensare a rapide soluzioni miracolistiche, ma nemmeno rassegnarsi alla passività:

Molto dipende da future leggi: regionale ed urbanistica. Con questo non mi sogno di proporre che ci si fermi ad attenderle [...]. Si cominci a scrivere l'atto di instaurazione del piano che lo renderà operante; sapremo poi se lo firmerà il capo dello Stato o un ministro o un Presidente di Regione. Con esso si scriva la normativa di applicazione, e si studi quale sarà l'ente che formerà i piani esecutivi o discuterà le richieste private di costruzione vincolate al piano: certo non sarà più un ente la cui competenza sia solo comunale...

A Napoli dunque e sotto il profilo della elargizione di licenze edili la nostra formula è: *nulla*. Chi si schiera contro, non crede al piano vastissimo e comprensoriale. *Non ne usi come maschera la grande bandiera*. Ma sappiamo che il nulla non è legale. E allora usiamo la formula: ammettere solo le licenze che con tutto rigore, *stricto jure*, rientrano nel piano 1939, il che fa salva ogni possibile eccezione legale, se l'autorità municipale e i suoi organi consultivi intendono che è delitto dare una licenza contro le norme, ma è merito negarne una che detramente le eluda⁸⁸.

Il 27 gennaio 1965 si insediò a palazzo San Giacomo la nuova amministrazione comunale, la prima di centro sinistra, guidata ancora dal sindaco democristiano Ferdinando Clemente, con la delega a piano regolatore e urbanistica, che costituì una Commissione per lo sviluppo economico ed urbanistico (sotto la presidenza di Piccinato al quale rimaneva la "consulenza generale" sul piano) e nominò un comitato ristretto per il piano regolatore (Corrado Beguinot, Carlo Cocchia, Giulio De Luca, Arrigo Marsiglia, Lorenzo Pagliuca, Raimondo Rivieccio) coordinato dal prof. Franco Iossa.

Paradossalmente, ha fatto osservare l'ing. Guizzi, l'ingresso dei socialisti in giunta coincise con l'estromissione di Luigi Piccinato (socialista) dalla nuova commissione, e con lui furono estromessi Amadeo Bordiga, nominato componente della Commissione per la programmazione

⁸⁸ A. Bordiga, *Una città asfittica e il piano per la sua respirazione naturale*. Estratto dalla rivista "Ingegneri", n. 20, 1963.

economica e urbanistica, Roberto Pane e Giuseppe Sambito "che per essere stati degli uomini liberi e per godere di indiscusso prestigio non danno ai partiti sicure garanzie"⁸⁹.

Nel suo discorso di investitura Ferdinando Clemente delineò per la città un nuovo ruolo, come *metropoli di equilibrio*, "cioè di alti e qualificati servizi al centro di una vasta area, che supera gli stessi confini della Regione Campana, area che dovrà progressivamente essere caratterizzata da una adeguata concentrazione industriale e da una alta valorizzazione turistica..."

Principali strumenti di questa ennesima "rinascita" di Napoli avrebbero dovuto essere il piano urbanistico, il Consorzio per l'Area Industriale, la legge 167, la legge speciale per Napoli (la quarantaseiesima dall'Unità d'Italia) che affidava al Comune e alla Provincia l'esecuzione di opere per complessivi 100 miliardi.

La nuova amministrazione si impegnava, sulla base della relazione Piccinato, a sottoporre al più presto al Consiglio comunale le linee generali del nuovo piano e a presentare la richiesta del decreto per il piano intercomunale al Ministro dei Lavori Pubblici.

Quali fossero i compiti della Commissione per la programmazione economica e urbanistica non è molto chiaro⁹⁰; chiarissimo quello che doveva fare subito il Comitato per il p. r.:

L'Amministrazione impegnerà il Comitato a formulare, entro brevissimo tempo, proposte per un "piano stralcio" per sbloccare la stasi nell'edilizia [...]. Se è vero, infatti, che il Piano Regolatore non è soltanto un complesso di disposizioni che regolano l'uso del suolo, ma che esso è soprattutto la regola dello sviluppo che una Comunità pone a se stessa, è però anche vero che non è possibile attendere il tempo necessario alla elaborazione del nuovo piano per breve che possa essere per consentire gl'indispensabili immediati nuovi sbocchi dell'attività edilizia.

"Il piano stralcio", che dovrà ovviamente inquadrarsi negli indirizzi generali del nuovo Piano, sarà essenzialmente preordinato all'immediato rilancio dell'edili-

⁸⁹ A. Guizzi, *I magliari dell'urbanistica*, Napoli, Giannini, 1974, p. 365.

⁹⁰ La Commissione per lo Sviluppo Economico ed Urbanistico, dichiarò Ferdinando Clemente, "nata sulla base delle precedenti esperienze e composta dalle rappresentanze delle più significative forze sociali e produttive della città, affiancherà l'Amministrazione in tutta la attività diretta alla preparazione dei piani di sviluppo economico e urbanistico dell'area metropolitana, anche in vista della creazione del Comitato Regionale per la Programmazione".

zia, soprattutto economica e popolare, sia per le nuove zone di espansione, sia per una precisa disciplina dell'edilizia di sostituzione⁹¹.

Il colpo di grazia al piano Piccinato fu assestato pochi mesi dopo, con un lunga deliberazione comunale approvata il 28 maggio 1965.

Riconosciuta la necessità di risolvere i problemi urbanistici di Napoli in quel più ampio contesto territoriale indicato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (voto del 12 aprile 1958) e perciò di far ricorso allo strumento del piano regolatore generale intercomunale previsto dall'articolo 12 della legge urbanistica, in attesa degli strumenti comprensoriali previsti dalla auspicata riforma urbanistica, si indicò la necessità di tener conto del piano regolatore dell'area di sviluppo industriale della Provincia di Napoli (che poteva contare, come già abbiamo detto, sull'apporto di concreti strumenti amministrativi e finanziari, almeno per le infrastrutture di base e l'attrezzatura delle zone di sviluppo produttivo).

Si ritenne quindi opportuno, allo stato attuale, delimitare l'ambito del piano intercomunale al comprensorio di sviluppo industriale, salvo a comprendervi poi anche le altre zone extraprovinciali, quando si fosse stati in presenza di ulteriori fatti legislativi o di autonoma iniziativa degli enti locali interessati, capaci di dare alle scelte del piano concretezza di previsioni finanziarie ed operative⁹².

Contro ogni logica e regola urbanistica il piano generale sovracomunale venne così subordinato ad un piano settoriale: quello industriale appunto. Va detto che quel drastico ridimensionamento di prospettiva sollevò qualche riserva anche negli ambienti tecnici e professionali napoletani generalmente poco inclini a posizioni di critica frontale. Antonio De Capraris commentò sulla rivista "Ingegneri":

⁹¹ *Per il rinnovamento di Napoli. Discorsi del Sindaco Ferdinando Clemente*, con brevi note di Amedeo Vinti, Napoli, Majolo, 1966, pp. 32-34.

⁹² La delibera n. 1 del 28 maggio 1965: *Approvazione a maggioranza della proposta di assetto urbanistico territoriale e della pianificazione dell'area napoletana*, è integralmente riprodotta in B. Petrella, op. cit., pp. 578-581. Il "Piano Regolatore Territoriale dell'Area di sviluppo industriale" - la relazione illustrativa è firmata dai prof. Luigi Tocchetti, Corrado Beguinot e Guido Mazzuolo, fu approvato, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri sen. Giovanni Leone, il 14 ottobre 1968.

Il voler ricercare un equilibrio entro i confini amministrativi della Provincia di Napoli equivale ad ignorare la realtà territoriale, la insopportabile pressione sulle arterie stradali, la intollerabile densità delle aree urbanizzate, la dinamica urbanistica divenire, in una parola equivale ad ignorare la realtà urbanistica di Napoli e del suo Hinterland.

Localizzando il 75% delle nuove aree industriali nel territorio ipercongestionato della provincia napoletana, il piano consorziale affossava il principio base dello schema Piccinato: la necessità di investire radicalmente la tendenza radiocentrica verso il vecchio nucleo cittadino e la zona costiera, esigenza fino a quel momento riconosciuta da tutti come esiziale per le sorti di Napoli.

Per non dire delle aree da urbanizzare e dei riflessi negativi sul piano dello sviluppo industriale e dell'occupazione⁹³.

La risposta del Collegio ingegneri non si fece attendere.

Era "nefasto e contraddittorio" fare un omaggio platonico a un grande schema urbanistico e sconsideratamente dare avvio a "piani stralcio" validi nel solo Comune di Napoli e a norme edilizie transitorie.

Riferendosi ai livelli patologici di addensamento e ai trasporti pubblici che impiegavano ore a fare un chilometro o poco più, Piccinato aveva definito Napoli una città "non amministrabile"; il problema non era più risolvibile con operazioni nell'agglomerato centrale, ma con le nuove soluzioni a vasto raggio, partendo dalla estrema periferia, e con progetti di pubbliche attrezzature coprenti tutto il comprensorio.

Infine il Collegio espresse parere contrario all'adozione dello schema del Consorzio industriale, che si opponeva a quello Piccinato sia perché chiuso nei confini della provincia, ma anche perché entro tale perimetro dava ubicazioni nettamente diverse alle aree produttive, che non potevano essere determinate se non nella visione unitaria del nuovo piano, contestualmente a quelle residenziali⁹⁴.

⁹³ Lo schema Piccinato prevedeva 180.000 nuovi posti di lavoro nel settore industriale (localizzati nel comprensorio) e 80.000 nuovi posti esterni al comprensorio, entro il 1973; il piano consorziale 96.000 nuovi posti di lavoro nel settore industriale localizzato entro la provincia di Napoli e raggiungibili nel 1976, cfr. A. De Capraris, *Il Piano Regolatore di Napoli: un equivoco che ha colmato la sua misura*, "Ingegneri", n. 34, gennaio-febbraio 1966, pp. 53-56.

⁹⁴ *Sulla indeterminazione regnante a proposito dello svolgimento del piano regolatore esteso al comprensorio intercomunale e interprovinciale*. Voto del Collegio del 9 giugno 1965, pub-

E non appena fu nominata dalla nuova giunta la Commissione edilizia, ad evitare brutte sorprese, il Collegio si affrettò a precisare che il compito di essa non era solo quello di valutare il buon diritto del singolo proprietario a costruire, ma soprattutto quello di tener conto degli indici di copertura e di utilizzazione volumetrica non solo fondiari ma anche territoriali, fissati dal piano⁹⁵.

La tesi sostenuta da Bordiga era formalmente ineccepibile, oltre che fondata su una percezione realistica della situazione, ma il Collegio ingegneri era ben poca cosa di fronte alla colossale ragnatela di interessi che si andava intessendo col cosiddetto "terzo tempo" della politica meridionalistica, quello della "creazione di un meccanismo autonomo di sviluppo del Mezzogiorno", che prevedeva il rilancio industriale in agglomerati produttivi territorialmente organizzati nei consorzi di aree di sviluppo industriale.

Ad un tale programma, che segnò il definitivo trapasso del potere politico a Napoli da Lauro ai Gava⁹⁶, non rimasero sorde le varie associazioni dei tecnici e dei professionisti. Ciò che – nonostante gli inviti ad intervenire ai sempre più frequenti quanto inconcludenti convegni sulle problematiche urbanistiche della città – pose ancora una volta il Collegio in una posizione isolata, in netto contrasto con quella delle altre associazioni professionali.

In particolare, i rapporti con l'Ordine degli Ingegneri della provincia di Napoli andarono rapidamente deteriorandosi.

In vari numeri della rivista dell'Ordine, "Ingegneri", i pareri espressi dal Collegio furono ripetutamente chiamati in causa e tacciati in varia forma di sterile astrattismo dottrinario che non sapeva dare risposta alle reali esigenze della disastrosa situazione cittadina.

blicato da "Il Tempo", n. 164, 16 giugno 1965: *Estendere il piano regolatore al comprensorio intercomunale*. Copia del documento originale in A.F.A.B.F./"Assemblea 14 gennaio 1966".

⁹⁵ *I Compiti della Commissione edilizia*, voto del Collegio del 18 agosto, firmato il Presidente: Amadeo Bordiga, pubblicato da "Il Tempo", n. 229, 21 agosto 1965: *La commissione edilizia agirà secondo il Piano regolatore del 1939*. Di esso è conservato l'originale manoscritto e la copia dattiloscritta in A.F.A.B.F./"Assemblea 14 gennaio 1966". I parametri a cui la Commissione doveva rigorosamente attenersi nel rilasciare licenze furono ribaditi da Bordiga in una successiva comunicazione del 20 ottobre: *Sulla precisa applicazione delle norme del Piano Regolatore 1939*, Cfr. A.F.A.B.F./"Collegio ambulante 1965".

⁹⁶ Cfr. M. Caprara, *op. cit.*, pp. 50-65.

Bordiga chiese di poter chiarire sulla rivista la posizione del Collegio, rispetto a quelli dei numerosi comitati, associazioni ecc. e in particolare all'Ordine stesso (al quale gli ingegneri del Collegio erano iscritti).

In passato, ricordò Bordiga, il Collegio aveva più volte tentato senza successo di provocare un'azione comune delle associazioni tecnico-scientifiche quali l'A.N.I.A.I., l'Istituto Nazionale di Architettura, l'Istituto Nazionale di Urbanistica, Italia Nostra ecc., organismi costituzionalmente estranei sia agli schieramenti di ordine politico che alla tutela d'interessi particolari di categorie economiche. Bordiga ricordò anche di essere intervenuto alla riunione dell'A.C.E.N. al Teatro di corte del marzo 1964, che aveva dato origine al comitato del quale era entrata a far parte una rappresentanza dell'Ordine degli ingegneri. Il Collegio non ebbe nessun invito a farne parte, invito che del resto avrebbe declinato, ritenendo incompatibile la sua partecipazione ad un movimento promosso apertamente da un organismo di difesa di interessi economici circoscritti ad una categoria, nella fattispecie quella degli imprenditori edili.

Il "Comitato permanente" promosso dall'A.C.E.N., divenuto ancora più ampio per la adesione di Ordini professionali, operatori economici, associazioni culturali, sindacati di professionisti e sindacati operai, aveva come scopo dichiarato quello di ottenere la promulgazione delle famose "norme transitorie"; la sua parola d'ordine era: liberarsi dai vincoli del piano 1939, in netto contrasto dunque con la nota tesi sostenuta dal Collegio.

In rapporto alla crisi edilizia ciò voleva dire in concreto: in una forma o in un'altra bisognava allargare i vincoli imposti dal piano, e riprendere a costruire come prima, se non si voleva l'atrofia del settore edilizio, e quindi la rovina di tutta l'economia napoletana.

La tesi del Collegio era invece che la crisi economica nel campo dell'edilizia aveva avuto origine proprio dal profluvio di licenze edilizie date calpestando le leggi (tutte o quasi), ciò che aveva generato la "deforme inflazione" di quel settore economico che ora dall'abuso non traeva più le proprie fortune, ma la propria rovina.

A dimostrazione di tale tesi, Bordiga scelse ancora una volta il terreno tecnico, *positivo* e *realistico*, basato su cifre incontroverse, "evitando professioni di fede in tema di filosofia urbanistica":

Se si volesse dimostrare in linea di scienza economica che l'infittire la città con costruzioni pletoriche non aumenta la sua ricchezza ma cresce invece la sua miseria, il discorso sarebbe lungo e pesante. In economia ognuno segue una sua ideologia filosofica e si finge un modello ideale più o meno gratuito per paragonarvi il processo reale.

Abbozzò invece un confronto tra la economia della Campania e quella della Lombardia nell'arco di un decennio, di cui riassumiamo per brevità alcuni dati ricavati da fonti statistiche da Bordiga, con le solite riserve sulla loro coerenza e attendibilità⁹⁷:

	1954			1963			incremento	
	L.	C.	%	L.	C.	%	L.	C.
Abitanti	6.722.000	4.590.000	67,3	7.570.000	4.866.000	64,3	1,3	1,08
Produzione annua:								
- Abitazioni	166.920	39.336	23,6	502.791	142.870	28,4	3,01	3,63
- Vani non abitativi	20.649	1.550	7,5	76.342	5.425	7,1	3,69	3,56

Nel 1954 gli *addetti* alle imprese industriali, commerciali, ecc. erano stati rispettivamente 2.175.000 in Lombardia (32,35% della popolazione) e 521.000 (11,35%) in Campania, indice evidente della situazione economica del Sud, in un rapporto pari al 23,95%.

Come si vede nella tabella, la differenza nella produzione di abitazioni (23,6%) rispecchiava quella del potenziale industriale tra le due regioni.

Nel 1963 il ritmo di produzione di abitazioni in Campania era salito notevolmente, dal 23 al 28% rispetto a quello lombardo.

In rapporto al differenziale economico, in Campania sarebbe bastato costruire all'anno solo 116.000 vani, ne furono fatti 27.000 di troppo, a Napoli città, sottolineò Bordiga.

La sproporzione si rivelava ancora più consistente confrontando il numero di *addetti nel solo settore industriale* delle due regioni: nel

⁹⁷ L'originale manoscritto e il testo dattiloscritto dell'articolo, intitolato: *Urbanistica, economia edilizia e compiti professionali in una giusta linea per Napoli*, sono in A.F.A.B.F./cartelle: "Collegio ambulante 1965" e "Assemblea 14 gennaio 1966".

1961, 1.716.861 in Lombardia; 278.362 in Campania: il rapporto scendeva a 16,2%, e non era certamente salito nel 1963.

Dato che il rapporto della costruzione di abitazioni era stato il 28,4%, le 143 mila stanze circa di abitazione costruite in Campania non avrebbero dovuto essere che 81.000, ossia l'eccesso risultava di 62.000 stanze annue (278.000 in nove anni).

Quanto ai vani non di abitazione, sebbene i dati fossero sospetti ("I vani non destinati ad abitazione nei censimenti 1951 e 1961 non [erano] stati rilevati, ed [era] una grave lacuna per evitare piramidali sviste in tutti i programmi edilizi, a partire dal ventennio fascista") il modestissimo 7% bastava a dimostrare la spaventosa inferiorità nella edilizia non residenziale e nelle attrezzature pubbliche della Campania.

Infine gli indici di incremento tra il 1954 e il 1963 mostravano che la Lombardia progrediva più velocemente; solo nel *settore edilizio abitativo* la Campania correva più forte.

Dimostrazione evidente di uno sviluppo squilibrato (tanto più se posto in relazione agli altri dati regionali dell'indice di affollamento per stanza e al reddito medio pro capite), della crescita abnorme di un settore destinato per ciò inevitabilmente ad andare in crisi.

Il nuovo piano regolatore comprensoriale non sarebbe venuto mai se non si prendeva coscienza di questa realtà, e delle misure indispensabili a capovolgere:

Vincoli urbanistici, Piani Regolatori, Piani di Edilizia Popolare (che si dovrebbero ridurre a parti dei primi), Commissioni Edilizie e normative edilizie, non sono affatto "strumenti" per far costruire, ma sono all'inverso strumenti per impedirlo e vietarlo, tutte le volte che sono oltrepassati i limiti che garantiscono lo sviluppo dell'organismo urbano. Si tratta quindi di un sistema di arresti rigorosi, non solo alla iniziativa dei proprietari privati, ma anche all'autonomia dei singoli comuni centrali e periferici, per inquadrare il tutto in un organo urbanistico che deve fondarsi su poteri più estesi e superiori, altrimenti tutto si fermerà, e non solo come storico sviluppo razionale del complesso urbano, ma perfino come possibilità che ditte e gruppi privati riescano a svolgere affari positivi, costruendo a vanvera.

Per tutta risposta, all'articolo che era stato inviato all'organo dell'Ordine degli ingegneri di Napoli fin dal 26 agosto dell'anno precedente, sul

numero 33 del 1965 della rivista "Ingegneri" apparve il seguente comunicato: "*Collegio*. In merito ad un articolo scritto dall'ing. Bordiga e sottoposto con la risposta, dal Direttore della Rivista al Consiglio, il Consiglio medesimo decide di invitare l'ing. Bordiga a limitare l'articolo alla parte tecnica eliminando affermazioni e giudizi non tecnici". Quell'articolo non sarebbe mai stato pubblicato.

Chiuderemo la nostra ricerca con la risposta di Bordiga, manifestazione esemplare del suo carattere, umile e fiero ad un tempo, abituato da una esperienza lunga di mezzo secolo (particolarmente ricca sotto questo profilo) a incassare i colpi dell'avversario, senza decampare di un millimetro, e trarre da essi nuova energia per definire con rinnovato rigore il proprio pensiero:

Non mi fermo sulla inaugurazione di una prassi da "piccola posta" adatta a pubblicazioni di altro tipo.

Vado alla sostanza e non faccio nemmeno una questione di negato diritto alla parola, poiché non sono tra i credenti nei principi della democrazia.

L'invito alla autocensura non lo accetto e non ho una sola riga da togliere al mio scritto [...].

Posso rinunciare a due sole parole, ossia al mio nome e cognome, ma non alle enunciazioni di fatti veri svolte nel mio testo nel loro intiero.

È chiaro che avete deciso di applicarmi voi la censura integrale; ma almeno non mi sarò inchinato a tanto.

Non sono solito tacere il mio pensiero. Avrei capito qualunque commento polemico anche aspro, ma è chiaro che mi avreste dovuto ridare la parola. Trovo logico il vostro contegno; e vi affermo che non ve la siete sentita di rispondere nulla alle mie tesi sulla mala politica edilizia locale e sulla incompatibilità che l'Ordine si allinei con i violatori della sana urbanistica.

Continuerò la mia azione con tutti i mezzi⁹⁸.

⁹⁸ *Al Consiglio dell'Ordine degli Ingegneri di Napoli*, Napoli, 23 febbraio 1966, A.F.A.B.F./"Collegio ambulante 1965".

Indice dei nomi

- Abenante, Aldo, 41
Abenante, Angelo, 41
Abete, Luigi, 24
Agnello, L., 10
Agrippina, VII
Ajello, Nello, 173
Albini, Franco, 58
Aldisio, Salvatore, 184-185, 187, 227
Alicata, Mario, 21, 22, 23, 68, 71, 75, 141-142
Allum, Percy, 10, 67, 112, 119-120, 124, 126, 161, 243, 263, 272, 330
Altavilla, Enrico, 36
Alvaro, Corrado, 82
Amendola, Giorgio, 7, 141
Andriello, Domenico, 66, 73-74, 146, 153
Aniello, Tomaso (Masaniello), 160
Annibaleto, Luigi, I
Annunziata, Giovanna, 156-157
Ascarelli, Dario, 147
Ascarelli, Erminio, VIII
Assante, Arturo, 127
Astengo, Giovanni, 58
Attanasio, Mario, 214
Augusto, VII
- Backhaus, Giorgio, 308
Bacone, Francesco, 16
Baldari, Massimo, 42
Baldizzi Paterna, Leonardo, VII
Barca, Luciano, 21
Barth, Fredrik, 118
Barucci, Piero, 314
Basadonna, Giuseppe, 39
Basso, Gaetano, 25, 48, 70, 133
- Batta, Giovanni, 33
Battista, Gabriele, 7, 74
Battista, Roberto, 7, 74
Battista, Vittorio, 7, 74
Bazaroy, V., 298
Beguinet, Corrado, 12, 259, 320, 329, 333, 335
Belfiore, Pasquale, 10, 36, 58-59, 230, 243
Belli, Attilio, 12, 26, 39, 52, 69, 92, 185, 332
Bencivenga, Roberto, VII
Benevolo, Leonardo, 16
Benjamin, Walter, 120
Berti, Giuseppe, 7
Bertoli, Gino, 68
Biraghi, Federico, 32, 68
Bisogni, Salvatore, 57
Blok, Anton, 118
Boissevain, Jeremy, 118
Bonghi, Ruggero, 251
Bongiovanni, Bruno, 288
Bordiga, Alma, 82
Bortolotti, Lando, 14, 110, 191, 314-315
Botta, Franco, 21
Bottiglieri, Bruno, 24
Bottoni, Angelo, 57
Brancaccio, Giovanni, 70, 134
Brecht, Bertold, VI
Brun, Stefano, 33, 48, 69
Bulganin, Nikolai, 288, 302, 317
Buonocore, Giuseppe, 67-68, 70, 147
Burns, John Horn, 26
Cabet, Etienne, 16

- Cacciapuoti, Salvatore, 13
 Cacciari, Massimo, 120
 Cafiero, Raffaele, 214
 Cajati, Claudio, 161
 Camatte, Jacques, 13
 Campanella, Tommaso, 18, 274

 Campos Venuti, Giuseppe, 56, 277
 Cancelliere, Giovanni, 261
 Canino, Marcello, VII, 42
 Caprara Massimo, 243, 330, 337
 Caracciolo, Alberto, 14
 Cardarelli, Urbano, 59
 Carlevaro, Enzo, 329
 Carlo III di Borbone, XIV
 Carola, Vincenzo, 69
 Carratelli, Orazio, 157, 194, 205
 Castells, Manuel, 299
 Castronovo, Valerio, 24
 Cattani, Leone, 36-37
 Ceccarelli, Paolo, 296-297, 299
 Cederna, Antonio, 14
 Cenzato, Giuseppe, VII, 42
 Cerabona, Francesco, 37
 Chambre, Henry, 299
 Chianese, Gloria, 26
 Chiaromonte, Ferdinando, VII, 42
 Chiaromonte, Nicola, 34, 200, 204, 213, 217, 235
 Chruščëv, Nikita, 294, 315-318
 Ciano, Galeazzo, 213
 Cicconardi, Giuseppe, 68
 Cipolletta, Innocenzo, 24
 Cislighi, Paolo, 175
 Clausewitz von, Karl, 42
 Clemente, Ferdinando, 323, 325, 329, 333-335
 Cliff, Tony, 300-301
 Coccia, 37
 Coccia, Carlo, 34-35, 45-46, 68, 109, 111, 206, 259, 266-267, 319-320, 333
 Coen Carlo, 320, 328-329

 Colasanto, Domenico, 259
 Colli, Carla, 309
 Comite, Carlo, 231
 Conca, Paolo, 88-89, 99, 242, 320
 Consiglio, Alberto, 82, 141
 Corbino, Epicarno, 36-37, 48, 141
 Coretti Armando, 74
 Coretti, Luigi, 74
 Corradino di Svevia, 160
 Correr, Alfredo, 235, 239, 244, 247, 252, 256, 330
 Corsi, Ermanno, 6 214, 323
 Cortesi, Luigi, 20, 22
 Corvisieri, Silverio, VI
 Cosenza, Guido, XI
 Cosenza, Luigi, XI, 32, 39, 41-42, 47, 52, 55-58, 68-69, 160, 217, 230, 235, 320, 322
 Costa, Angelo, 69, 72
 Crispo, Amerigo, 37

 D'Agostino, Guido, 31, 67
 D'Ambrosio, Raffaele, 235
 D'Ascoli, Francesco, 244, 319, 323
 D'Avino, Michele, 244, 319, 323
 D'Onofrio, Guido, 37
 Dal Piaz, Alessandro, 36, 43, 56, 59, 268-269, 328
 Damen, Onorato, IX-X, 11, 18, 20, 22, 115
 Daneo, Camillo, 94
 Dattilo, Vincenzo, 147
 De Capraris, Antonio, 329, 335-336
 De Caro, Raffaele, 37
 De Cocci, Danilo, 95
 De Feo, Italo, 24
 De Feo, Vittorio, 290-291, 299-300
 De Filippo, Eduardo, 26
 De Francesco, Domenico, 42
 De Fusco, Renato, 36, 56, 110, 146
 De Gasperi, Alcide, 7-8, 32, 67, 70, 213
 De Liguoro, Enzo, 31

- De Lorenzo, Giovanni, 272
 De Luca, Giulio, 35-36, 41, 43, 46, 59-60, 66, 67, 235, 241, 253, 268, 320, 333
 De Lucia, Vezio, 5, 14, 31, 33, 43, 45, 52, 59, 99, 144, 234-235, 240-241, 263, 265, 270, 326
 De Marco, Paolo, 26
 De Martino, Gastone, VII
 De Meo Ortensia, IV, VIII
 De Nicola, Enrico, 36
 De Rita, Giuseppe, 24
 De Seta, Cesare, 58, 122, 175
 Del Pezzo, Gaetano, 217, 235, 259
 Del Re, Ottavio, 156
 Della Morte, Angelo, 147
 Denti, Eugenio, 138
 Di Biagi, Paola, 95
 Di Jorio, Mario, VII
 Di Stefano, Roberto, 108, 111-112, 114, 327
 Domitilla, Flavia, VII
 Doria, Gino, XIV
 Dragotti, Silvestro, 32
- Engels, Friedrich, 15, 16, 18, 114, 153, 274-275, 279, 291, 294, 298
 Erbani, Francesco, 31
 Erodono, I-II
- Fabbri, Marcello, 23
 Faenza, Roberto, IX
 Fanfani, Amintore, 71, 95, 97-98, 185, 187, 265, 271
 Farinacci, Roberto, 213
 Fatica, Michele, XII
 Ferdinando II di Borbone, 243
 Ferlenga, Alberto, 230
 Fermariello, Gennaro, 31, 33-34, 36, 47, 67, 147, 241
 Ferrari, Erminio, 156
 Ferri, Claudio, 37
 Filippone, Domenico, 32, 47, 52
- Filipponio, Francesco, 156
 Filosa, Luigi, 165, 235
 Fini, Marco, IX
 Fiorentino, Gaetano, 214
 Firrao, Luigi, 37
 Florio, Mario, 37
 Foà, Cesare, 37
 Fontana, Domenico, XIII
 Forcella, Enzo, 6
 Fortichiari, Bruno, IX
 Fourier, Charles, 16
 Franco, Carlo, 42
 Frignani, Giuseppe, 91
- G., R., 64, 65
 Galasso, Giuseppe, 31, 70, 88, 121, 126
 Galderisi, Galdo, 82
 Galdo, Nicola, 235-236
 Gallerano, Nicola, 6
 Galli, Giorgio, 117
 Gallo, Vincenzo, 244-245
 Gangemi, Fortunato, 130
 Garavini, Roberto, 16
 Garibaldi, Giuseppe, 243, 250
 Gasse, Stefano, XIII-XIV
 Gava, Silvio, 65, 124, 200, 243, 269, 330, 337
 Ghirelli, Antonio, 72
 Giannini, Guglielmo, 147, 213
 Gianturco, Vincenzo, 42
 Gigli, Giacomo, 138
 Ginatempo, Nella, 286
 Ginzburg, Moisej, 294, 298
 Giolitti, Antonio, 272
 Giordani, Francesco, 42
 Giovene di Girasole, 240
 Giulia, VII
 Glejeses, Vittorio, 319
 Godin, Jean Baptiste, 16
 Gorbačëv, Michail, 20
 Gornyi, S., 298
 Gramsci, Antonio, III-IV, VI, 7

- Gravagnuolo, Benedetto, 10, 36, 59,
 125, 230, 243
 Graziani, Augusto, 69-70
 Greco, Luigi, 205
 Gribaudo, Gabriella, 118-124
 Grilli, Liliana, X, 9-10, 17, 114-115,
 304, 306
 Grimaldi, Guido, 214, 232
 Gropius, Walter, 58
 Gualano, Tommaso, 32
 Guardascione, Enzo, 42
 Guerra, Camillo, VII, 33, 42, 45, 49,
 60, 62, 67-68, 138, 157, 165, 204-
 205, 214-215, 218, 235
 Guidi, Laura, 90
 Guizzi, Antonio, 259, 327, 329, 333-
 334

 Hegel, G.W. Friedrich, 284
 Hilberseimer, Ludwig, 57
 Hitler, Adolph, 20
 Iacciarino, Carlo Maria, 259
 Iannello, Antonio, 31, 33, 43, 45, 52,
 59, 99, 144, 234-235, 240-241, 263,
 270, 326
 Imbriani, Angelo Michele, 147
 Imerù, VII
 Indovina, Franco, 16
 Ingrosso, Gustavo, 27, 31
 Iodice, Antonio, 67
 Iossa, Franco, 259, 319-320, 322,
 333
 Ippolito, Girolamo, 42
 Isabella, Ferdinando, 7-9, 31-32, 36,
 38, 42, 48, 66-68, 70-71, 75, 143,
 147, 152-153, 161, 193-194, 200-
 201, 206-207, 217, 222, 230
 Iuliano, Marco, XII
 Jervolino, Angelo Raffaele, 37
 Jodice, Mimmo, 48

 Kopp, Anatole, 290, 292, 294-296
 Kuzmin, V., 298

 La Malfa, Ugo, 143
 Labriola, Arturo, 153, 193-195, 200
 Labriola, Lucio, 153-154, 156-157,
 159, 176, 181, 205
 Lambro, Michele, 48
 Lanciano, Antonio, 251, 258-260,
 332
 Lapicciarella, Renzo, 82
 Lasorsa, Giovanni, 261
 Lauro, Achille, XV, 6, 7, 99, 110,
 123, 137, 159, 161, 212-214, 217,
 220-222, 226-228, 232-235, 241-
 244, 247-248, 265, 330, 337
 Le Corbusier (Jeanneret, Charles
 Edouard), 57-58, 230
 Leanza, Eugenio, 33
 Lefebvre, Henry, 16
 Lenin, Vladimir Ilic, II, 18, 20, 82,
 276
 Leonardis, Enrico, 32
 Leone, Giovanni, 335
 Lewin, Moshe, 291-292, 299
 Lewis, Norman, 26
 Livorsi, Franco, 10, 13, 115, 173
 Locarotolo, Luigi, 263
 Lojkine, Jean, 16, 307-309
 Lombardi, Giovanni, 36
 Longo, Luigi, 7
 Luperini, Romano, 41

 Maffezzoli, Alfonso, 42
 Maffi, Bruno, 11, 279
 Maglietta, Clemente, 7, 37, 64, 78
 Magri, Lucio, 280, 282, 286
 Malaparte, Curzio, 26
 Malusardi, Federico, 45
 Marconcini, Federico, 199
 Marconi, Pio, 286
 Marinelli, E., 129
 Marino, Giuseppe Carlo, 24
 Marschall, Alfred, 282
 Marsiglia, Arrigo, 333
 Martinotti, Guido, 286

- Marx, Karl, III, 16-17, 114-116, 230,
 274-275, 279, 281, 283-284, 291,
 294, 298, 306-309
 Matakana, 7
 Materazzo, Vittorio, 9, 33, 62, 75-76,
 138, 216, 220, 229, 235
 Mattucci, Guido, 325-326
 Mazza, 37
 Mazzarella, Pasquale, 48
 Mazzuolo, Guido, 335
 Mellia, Filippo, 32
 Melnikov, 293
 Mies, van der Rohe Ludwig, 57
 Migliorini Mascilli, Luigi, 31
 Miljutin, N.A., 298
 Milone, Guido, VII-VIII, 6, 10, 26-
 29, 33, 62, 78-79, 83-84, 86-88, 90-
 93, 99, 102-104, 107-108, 138, 157,
 161, 165, 174-179, 181, 185-186,
 190-192, 205, 208, 215, 217, 242
 Minolfi, Salvatore, 67, 123
 Moccia, Francesco, Federico, 160
 Molinari, A., 25
 Molisso, Antonio, 147
 More, Thomas, 16
 Mori, Giorgio, 24
 Moro, Aldo, 272-273, 280, 324
 Moscati, Domenico, 147, 159, 161,
 174, 193, 204, 212, 219, 222
 Moschini, Augusto, 70
 Muscetti, Gennaro, VII
 Musella, Luigi, 124
 Musollino, Egidio, 74
 Musollino, Gaetano, 74
 Mussolini, Benito, V-VIII, 39

 Natoli, Aldo, 280, 286
 Nenni, Pietro, 8, 273
 Nerone, VII
 Nitti, Francesco Saverio, 42
 Nobile, Umberto, 33
 Novacco, Domenico, 268-270, 324
 Novella, Agostino, 125

 Nunziante, Gregorio, 136
 Nunziata, Massimo, 36

 O'Dwyer, William, 25
 Ochitovic, M., 298
 Oliva, Federico, 56
 Omodeo, Adolfo, 37
 Origo, Mario, 32
 Ottieri, Mario, 56, 122-123, 160,
 225, 256
 Owen, Robert, 16

 Padovani, Riccardo, 24-26
 Pagano, Giuseppe, 58
 Pagliano, Giuseppe, 252, 263
 Pagliuca, Lorenzo, 333
 Palermo, Mario, 37, 68
 Palmieri, Vincenzo, 266, 319
 Pane, Roberto, 56, 67, 235, 244, 320,
 328-329, 334
 Papa, Antonio, 26
 Papa, Rocco, 10
 Pasternak, A., 298
 Pastore, Raffaele, 161
 Patruno, 37
 Pellerano, Benedetto, 33
 Pepe, Celestino, 236, 239, 251-252,
 259
 Peregalli, Arturo, IX, 7, 10, 13, 18,
 27, 82, 137, 306
 Pescatore, Giuseppe, 124
 Petrella, Bianca, 10, 33, 335
 Petriagnani, Marcello, 291
 Piacentini, Mario, 164
 Piccinato, Luigi, VII, 42, 45, 144,
 231, 265, 269-271, 320, 322-325,
 327, 329-330, 333, 335-336
 Pierantoni, 36
 Pierracini, Giovanni, 324
 Podiacikh, P., 297
 Pomicino Cirino, Paolo, 124
 Pontieri, Ernesto, 244
 Porzio, Camillo, 32

- Porzio, Giovanni, 141, 193-195, 200
 Pucci, Alfredo, 67
- Quazza, Guido, 6
- Radici, Benedetto, 138
 Rajola, Domenico, 251
 Ranucci, Leopoldo, 147
 Rea, Ermanno, 82
 Repossi, Luigi, IX
 Ricardo, David, 279, 281-282
 Riccardi, 36
 Ricciardi, Cesare, 48
 Ricciardi, Lorenzo, 138
 Riccio, Mario, 201
 Rivelli, Nicola, 32, 48, 138
 Riveccio, Raimondo, 333
 Robespierre, Maximilien, III
 Rocco, 37
 Rodinò, Giulio, 37
 Rodinò, Guido, 37
 Romeo, Rosario, 116
 Romita, Giuseppe, VI, 36, 48, 137, 172-173
 Rosi, Giorgio, 60
 Rosi, Francesco, 122, 177
 Rossi Doria, Manlio, 268-270, 324
 Rossi Loris, Aldo, 332
 Rossoni, Carlo, VII
 Rousseau, Jean Jacques, 298
 Rubel, Maximilien, 116
 Rubin, Isaac, 116
 Rubinacci, Leopoldo, 159
 Russo, Giuseppe, 69, 134, 259
 Russo, Maurizio, 10
 Russo, Paola, 67
- Sabsovic, L.M., 298
 Sacerdote, Eugenio, 138
 Saggiaro, Sandro, IX, 7, 10, 13, 27, 82, 85, 137, 306
 Saint-Simon, Claude-Henri, 16
 Salerno, Nicola, 37
- Salsi, Filomena, 163
 Salvemini, Gaetano, 173
 Salvetti, Patrizia, 6
 Sambito, Giuseppe, 259, 320, 328-329, 334
 Samonà, Giuseppe, VII, 57-58, 98, 311
 Sanarica, Alberto, VII
 Sandulli, Alfredo, 259
 Sansanelli, Nicola, 244, 247
 Santoro, Rosabino, 37
 Saraceno, Pasquale, 94, 124, 272, 314
 Saragat, Giuseppe, 273
 Sasso, Alfredo, 36
 Sbriziolo, Michele, 37
 Schneider, J., 118
 Schneider, Peter, 118, 122
 Scionti, Mauro, 39
 Scuotto, Ugo, 303, 319
 Segni, Antonio, 124, 272
 Selvaggi, Vincenzo, 36
 Serao, Matilde, 180
 Sereni, Emilio, 7, 22
 Serino, Gaetano, 141
 Servidio, Alberto, 150
 Setta, Sandro, 147
 Silvestro (San) Martire, VII
 Somai, Giovanni, IV
 Sorge, Friederich Albert, 279
 Soverina, Francesco, 67, 123, 214
 Spriano, Paolo, IV
 Stalin, Iosif Vissarionovic, III, 17-18, 22, 82, 117, 295
 Stefanile, Aldo, 24
 Stenti, Sergio, 230
 Stingo, Gennaro, 7, 153, 156, 161, 163, 193, 216
 Stronghina, M.L., 318
 Strumilin, Stanislav, 296, 298
 Sullo, Fiorentino, 265-266, 270-272, 279-280
 Svetlov, F., 298

- Tacchi, Giancarlo, 18
 Tacchinardi, Riccardo, 18, 173
 Tambroni, Ferdinando, 244
 Tasca, Angelo, 22, 173
 Tatlin, V., 293
 Terracini, Umberto, III, 173
 Terragni, Giuseppe, 57
 Tocchetti, Luigi, 35, 127, 138, 142, 259, 320, 335
 Togliatti, Palmiro, III, VIII-IX, 7-8, 11, 13, 22
 Toma, Piero Antonio, 125, 128, 130
 Tomaselli, Gregorio, 126, 128
 Tönnies, Ferdinand, 119
 Torrigiani, Domizio, VII
 Tortorelli, Franco, 259
 Totaro, Pierluigi, 7, 160, 201, 213, 219, 222, 227, 230
 Tranquilli, Secondino, III
 Trotzki, Lev Davidovič, IX, 297
 Tupini, Umberto, 72-73, 95, 110, 138-140, 185-187
 Turati, Filippo, 173

 Vaccaro, Domenico Antonio, XIV
 Vaiano, Gennaro, 33
 Valenzi, Maurizio, 13
 Vanoni, Ezio, 124, 268, 272, 311-315, 318

 Vanvitelli, Luigi, 60
 Vanzi, Ivo, 33, 37, 42, 72, 138
 Varvaro, Paolo, 42, 161
 Vegman, 298
 Velardi, Claudio, 120
 Venditti, Arnaldo, 36, 46, 55-56
 Venditti, M., XIII
 Ventimiglia, 37
 Verre, Caio, 288
 Verzella, Luigi, 235, 251, 252, 263
 Vesnin, 293
 Vico, Gianbattista, I-II, X
 Vieri Quilici, 290-293, 297, 299
 Villari, Lucio, 94
 Vinti, Amedeo, 335
 Visco, Francesco, 37
 Vitale, Augusto, 134
 Vladimirov, V., 298

 Wassermann, von August, 17
 Wolf, E., R., 118

 Zaccagnini, Benigno, 266
 Zamboni, Anteo, V
 Zelenko, A., 298
 Zevi, Alberto, 21
 Zibordi, Giovanni, 173
 Zinovjev, Grigorij Evseevič, 297
 Zullino, Pietro, 213, 244

Indice

I-XVI *Presentazione* di Michele Fatica

5 *Premessa*

I

- 23 *I cento bombardamenti di Napoli*
- 34 *Un nuovo piano regolatore per la città*
- 47 *Il "piano di ricostruzione" e la Via Marittima*
- 67 *Politica e urbanistica*
- 82 *Il "contributo tecnico" del Collegio degli Ingegneri*
- 108 *Il moderno imprenditore "senza proprietà"*
- 125 *Il porto di Napoli nel '47*
- 138 *La "Via Marittima" si farà!*

II

- 147 *L'Associazione "Contro la Via Marittima"*
- 165 *La figura dell'ingegnere libero professionista*
- 174 *Il "risanamento" del rione S. Giuseppe- Carità*
- 184 *La legislazione italiana per la ricostruzione e il Mezzogiorno*
- 192 *La legge speciale per Napoli*
- 212 *Achille Lauro sindaco della città*
- 234 *Il piano regolatore del '58*
- 244 *La stagione delle "varianti"*

III

- 265 *Nuove illusioni: l'avvento del centro-sinistra*
277 *La rendita urbana*
288 *La questione delle abitazioni in URSS*
319 *Bordiga e Piccinato:*
Un piano "comprensoriale" per Napoli
- 343 *Indice dei nomi*

La presente ricerca è stata svolta con il contributo di una borsa di studio della Fondazione Amadeo Bordiga, la quale ha messo a disposizione dell'autore il materiale documentario edito ed inedito presente nel suo archivio a Formia.

Con questa pubblicazione prende avvio la collana *Ricerche storiche e teoriche* dedicata ai lavori di borsisti della Fondazione e di altri studiosi sulla figura e l'attività di Amadeo Bordiga, considerata in tutti i suoi aspetti politici, teorici, culturali, professionali ed umani, in relazione all'intero arco della sua vita (1889-1970).

La pubblicazione, a cura della Fondazione, dei risultati più validi di tale ricerche e il riconoscimento del loro apporto sul piano scientifico e culturale non comporta peraltro da parte della Fondazione la condivisione delle tesi e delle conclusioni dei loro autori.

Publicazioni/collane programmate dalla Fondazione Amadeo Bordiga:

1. (fuori collana) *Catalogo generale del materiale documentario e librario dell'archivio della Fondazione Amadeo Bordiga* (il primo articolato nelle seguenti sezioni: *L'attività politica/ L'attività professionale/ La corrispondenza*)
2. *Opere complete* : pubblicazione dell'*opera omnia* di Bordiga.
3. *Edito e inedito*: ripubblicazione di alcuni scritti editi e pubblicazione di singoli scritti inediti di Bordiga.
4. *Memoria*: testimonianze scritte ed orali su Amadeo Bordiga e la "sinistra comunista".
5. *Continuità*: pubblicazione di saggi di analisi storica o di ricerca teorica su tematiche varie, condotte con strumenti di analisi e di interpretazione ispirate a K. Marx.
6. *Atti e convegni*: pubblicazione degli atti di convegni, conferenze, seminari, giornate di studio, incontri vari, promossi dalla Fondazione.

Per informazioni sull'attività editoriale della Fondazione:
fab.edizioni@tiscali.it

Finito di stampare
nel mese di ottobre 2006
Arti grafiche Zaccaria s.r.l.
Napoli

La figura e l'attività di Amadeo Bordiga, quale fondatore e primo dirigente del Partito Comunista d'Italia (1921-23) e primo aperto oppositore a livello internazionale dello stalinismo (1926), non sono più ignorate dagli studi storici e dal dibattito politico italiano. Rare sono state tuttavia le voci che non ne hanno circoscritto l'importanza e il significato a quegli anni cruciali, mettendo in luce l'attività da lui svolta in difesa della teoria e del programma del comunismo internazionalistico di Marx nel periodo dal secondo dopoguerra alla morte (1944-1970).

L'opera di Luigi Gerosa offre ora un importante apporto alla ricostruzione complessiva della figura di Bordiga in tale periodo, esaminando il contributo da lui dato, in seno al Collegio degli Ingegneri e degli Architetti di Napoli, alla definizione dell'immagine di tale città da posizioni molto critiche nei confronti del Piano di Ricostruzione dei quartieri adiacenti al porto. La sua battaglia costituisce "una radicale denuncia del disastro urbanistico di Napoli, condotta con grande coraggio civile e competenza tecnica, per molti aspetti *premonitrice* e ben più *tempestiva* di altre che hanno avuto gran risonanza". Tuttavia, "per quanto svolta in maniera del tutto indipendente e difforme dal lavoro politico di partito, l'attività in campo urbanistico di Bordiga non si lascia confinare in una dimensione meramente 'professionale': "la critica all'urbanistica moderna e l'osservazione della sua dinamica reale hanno avuto un ruolo rilevante, tutt'altro che marginale" nel dispiegamento del programma volto a "riaffermare la validità permanente del metodo e della dottrina marxista".

ISBN 88-902376-0-0



9 788890 237607 >