

CIRCOLO GRAMSCI
SEZIONE URBANISTICA

COMUNE DI CESENA
QUARTIERE CENTRO URBANO
QUARTIERE FIORENZUOLA



— — — — — VIA EMILIA — STRADA/CITTA' — — — — —



La mostra ed il presente catalogo sono a cura della Sezione Urbanistica del Circolo Gramsci.

Si ringraziano i componenti della Sezione Urbanistica ed in particolare gli Architetti: Otello Brighi, Paolo Degli Angeli, Carlo Lazzari, Arnaldo Montacuti, Pino Montalti, Edoardo Preger, Luciano Venturi, Carlo Verona per il contributo operativo.

Si ringrazia inoltre: la direzione dell'Archivio di Stato di Forlì, la direzione della Biblioteca Malatestiana, la direzione del settore Urbanistica e del settore Cultura del Comune di Cesena, il prof. Claudio Riva per la gentile collaborazione.

Foto (mostra) a cura di Orlando Piraccini.

Riproduzione tavole e disegni (catalogo) a cura di Paolo Senni.

VIA EMILIA: STRADA/CITTÀ

PRESENTAZIONE

La mostra documentata in questo catalogo è il frutto di più di due anni di lavoro della sezione Urbanistica del Circolo Gramsci ed ha incontrato sin dall'inizio l'interesse e la disponibilità dell'amministrazione comunale e del Quartiere Centro Urbano e del Quartiere Fiorenzuola che hanno contribuito finanziariamente alla sua realizzazione.

All'epoca della sua ideazione non potevo immaginare che mi sarei trovato, al momento della sua realizzazione ed esposizione, nella duplice veste di componente del Gramsci e di Amministratore comunale e che lo stesso destino sarebbe toccato all'arch. Preger, attuale Vice-Sindaco.

Ciò da parte provoca un certo imbarazzo allo scrivente; dall'altra è anche di stimolo per offrire alla città un contributo di analisi e di proposta che si spera utile.

Dal punto di vista di Coordinatore del Gramsci-Urbanistica, posso testimoniare che l'idea di realizzare questa mostra nacque all'indomani dell'approvazione della variante generale al PRG della città (P.R.G. '85). Conclusasi o molto ridimensionata la fase della crescita urbana, Cesena, in concordanza col dibattito urbanistico italiano ed europeo, si è dotata di un piano che pone l'accento sul recupero del territorio costruito, sulla qualità urbana e sulla salvaguardia dell'ambiente. La fase del recupero del centro storico avviata col piano del '77 stava dando i risultati sperati e il piano dell' '85 si è posto il problema del recupero della prima periferia urbana. L'individuazione delle aree per attrezzature e servizi urbani è assai significativa. Problemi dibattuti per anni cominciano a materializzarsi. La realizzazione del casello di Pievesestina, il primo lotto della secante, l'Università e l'individuazione dell'area del suo insediamento e sviluppo futuro, portano a porsi il problema della progettazione unitaria dell'area della prima periferia urbana che si sviluppa attorno alla Via Emilia.

I punti essenziali della lunga discussione che ha impegnato gli urbanisti del Gramsci sono stati:

1) La completa realizzazione dell'asse-secante e la realizzazio-

ne degli altri interventi strutturali avrebbe finalmente consentito di trasformare la circonvallazione via Emilia in viale urbano, spina portante di un sistema di servizi, residenza e attrezzature. conseguente sarebbe stata la trasformazione del tessuto urbano adiacente, a partire dalle aree produttive dismesse, come dimostrano i fenomeni in atto. In altri termini l'area compresa fra il centro storico e la ferrovia sarà investita da una trasformazione che, se bene indirizzata e realizzata, la porterà ad essere il nuovo centro della città;

2) L'area compresa fra la ferrovia e il centro storico va qualificata anche con particolare riguardo ai percorsi perpendicolari alla via Emilia che possono connettere i quartieri al di là della stazione (Vigne) col centro storico, comportando con ciò notevoli benefici di effetto città. Si pensi alla soppressione dei passaggi a livello che se da una parte rappresenta un ostacolo al traffico dei veicoli a motore, dall'altra può consentire di vivere la nuova dimensione pedonale (o ciclabile) di questa parte della città e al collegamento Vigne-Stazione- FS-Autostazione-Centro.

L'ipotesi progettuale che viene presentata, o meglio, la provocazione progettuale vuole essere esemplificativa di ciò che potrà succedere se la città sarà capace di darsi quel progetto del quale si vuole sottolineare l'esigenza e l'urgenza.

Dal punto di vista dell'Amministratore voglio sottolineare la grande sensibilità presente nella città attorno alla progettualità urbanistica ed architettonica.

Questo lavoro si inserisce nel solco aperto da tanti altri contributi che gruppi o singoli progettisti hanno dato alla città. L'Assessorato alla Cultura vuole continuare ad essere sostenitore di queste iniziative che contribuiscono ad offrire una gamma più ricca, direi completa, di eventi culturali, con la speranza e la volontà di contribuire ad elevare la qualità di questa nostra città.

Otello Brighi
Assessore alla Cultura

INTRODUZIONE

Su una cosa credo che tutti i cesenati siano d'accordo: che la via Emilia rappresenta il maggior problema per la vita della nostra città. Problema di traffico innanzitutto: un traffico caotico, dove ai flussi cittadini si sommano quelli esterni, con particolare disagio per la presenza dei mezzi pesanti, su una strada assolutamente inadeguata per caratteristiche e per il susseguirsi di incroci; con il conseguente corollario di un inquinamento sempre meno sopportabile, di ritardi negli spostamenti, di pericoli soprattutto per ciclisti e pedoni.

La via Emilia è dunque percepita dai cittadini come un ostacolo al progetto di una città più qualificata e vivibile; come una zona di degrado, che taglia in due parti la città, dividendo fisicamente il centro dei negozi e degli affari, dai quartieri periferici della residenza e della produzione. Una percezione che è rafforzata anche da come storicamente si è configurata la parte più centrale di questa zona, fra il Ponte Nuovo e il corso Cavour. La presenza della ferrovia ha infatti favorito qui il primo vero insediamento industriale e commerciale della città: gli stabilimenti per la lavorazione dello zolfo e lo zuccherificio già nel secolo scorso; il gasometro, il tabacchificio e lo stabilimento Arrigoni, nella prima metà del secolo; i magazzini ortofrutticoli e i grandi depositi commerciali nel dopoguerra. Ne è derivata un'immagine urbana tipica delle periferie industriali, che ha ulteriormente accentuato la frattura, fisica e psicologica, fra il centro e le periferie residenziali, sviluppate in ogni direzione soprattutto nel dopoguerra.

Questa situazione di disagio si è accentuata negli ultimi decenni con la crescita abnorme della motorizzazione e con lo sviluppo urbanistico della città, che ha trasformato nel corso di un secolo una zona periferica nell'area ormai più centrale e strategica della città. Una zona dove peraltro sono in corso già da tempo processi anche radicali di trasformazione, in parte diretti dall'ente pubblico, come avviene per l'ex-Arrigoni e per lo Zuccherificio; e in parte per singole iniziative private, a partire dalle aree dismesse dell'essiccatoio Martini, della falegnameria Rasi e di alcuni magazzini frigoriferi. Il trasferimento in zone più esterne

delle attività produttive, o la loro cessazione, è un fenomeno iniziato già negli anni '60 con la realizzazione del nuovo stabilimento dell'Arrigoni a Pievesestina. Al loro posto trovano sede servizi pubblici, uffici privati e attività commerciali, che non trovano più spazi e opportunità all'interno del centro storico.

Inevitabilmente questi processi stanno determinando nuove configurazioni e nuovi equilibri nell'assetto della città, scontrandosi con i problemi del traffico e con l'immagine di degrado che ancora penalizza questa zona. Se quindi è alla tanto sospirata secante che vanno le speranze di riqualificazione, non meno urgente è una rigorosa definizione delle funzioni e della struttura urbana che si vuole dare a questa zona.

Il lavoro prodotto dalla sezione urbanistica del Gramsci ha l'obiettivo di fare il punto su questa parte decisiva della nostra città, dopo un secolo di sviluppi e di trasformazioni. È questo infatti il primo settore interessato dalla crescita urbana all'esterno della città murata, oggetto dei primi Piani Regolatori di ampliamento. La documentazione storica dei dibattiti e dei progetti che hanno deciso il primo impianto, dei processi di formazione dei tessuti, delle trasformazioni fisiche e funzionali, permette di interpretare criticamente l'attuale fase, per molti versi decisiva per il futuro della nostra città.

Ci si poteva fermare a questo punto, offrendo un ulteriore contributo alla comprensione dei fenomeni urbani. Si è invece voluto offrire anche una interpretazione "progettuale" della possibile trasformazione di questa parte di città, una provocazione a misurarsi in termini complessivi e innovativi, uscendo da logiche episodiche, per singoli comparti. È un contributo ad un dibattito, che in altri periodi e per altre parti della città, come nel caso del Centro Storico, suscitò vasto interesse in tutte le forze culturali di Cesena. Se la mostra qui documentata saprà aprire un nuovo interesse della città sul futuro di questa zona strategica, sarà certamente raggiunto il principale scopo di questa iniziativa.

Edoardo Preger

Per una migliore comprensione del testo si precisa quanto segue:

via Amici:	è l'attuale via Padre Vicino da Sarsina.	fossato di S. Lucia:	parte del fossato corrispondeva all'attuale tracciato diviale G. Bovio.
via C. Battisti:	comprendeva anche l'attuale viale G. Matteotti.	via delle Vigne:	aveva origine nell'attuale vicolo Stazione e proseguiva oltre la ferrovia.
borgo Chiesanuova:	dopo lo sventramento, questo tratto di via Emilia interna alle mura ha assunto il nome di viale J. Mazzoni.	piazza Vittorio Emanuele:	è l'odierna piazza del Popolo.
via L. C. Farini:	al 1914 comprendeva anche l'attuale via Canonico Lugaresi.	ASC:	Archivio di Stato, Cesena.
via Mura Fabbri:	il suo tracciato corrispondeva ad un tratto delle attuali via Mura di Porta Fiume e piazza P. Battistini	ASC/AC:	Archivio di Stato, Cesena; Archivio Storico Comunale.
“ponte del Matalardo”:	è il ponte, lungo la via Emilia, che attraversa il rio Marano denominato anche Matalardo.	m.n.c.:	Materiale non collocato
vicolo Paderno:	andava dal viale Mazzoni alla via Mura di Porta Fiume parallelamente al vicolo del Rosario.	delibera:	senza ulteriore specificazione, si riferisce a delibera del Consiglio Comunale.
“passo di Forlì”:	corrispondeva all'attuale bivio tra le vie G. Matteotti e L.C. Farini.	numeri romani:	titolario e rubricario.
via della Piccola Velocità:	in seguito via Arnaldo Mussolini, oggi viale M. Angeloni.	numeri arabi:	collocazione.
vicolo del Rosario:	andava dal viale Mazzoni alla via Mura di Porta Fiume fiancheggiando l'abside della chiesa di S. Domenico.		
strada di S. Lodovico:	collegava, con un tracciato tortuoso l'attuale sobborgo F. Comandini con il corso Cavour.		
strada di S. Lorenzo:	corrisponde all'attuale via S. Lorenzino e terminava in corso Cavour.		

LA VIA EMILIA A CESENA: MODIFICHE DELL'ANTICO TRACCIATO E TRASFORMA- ZIONI URBANE

PREMESSA

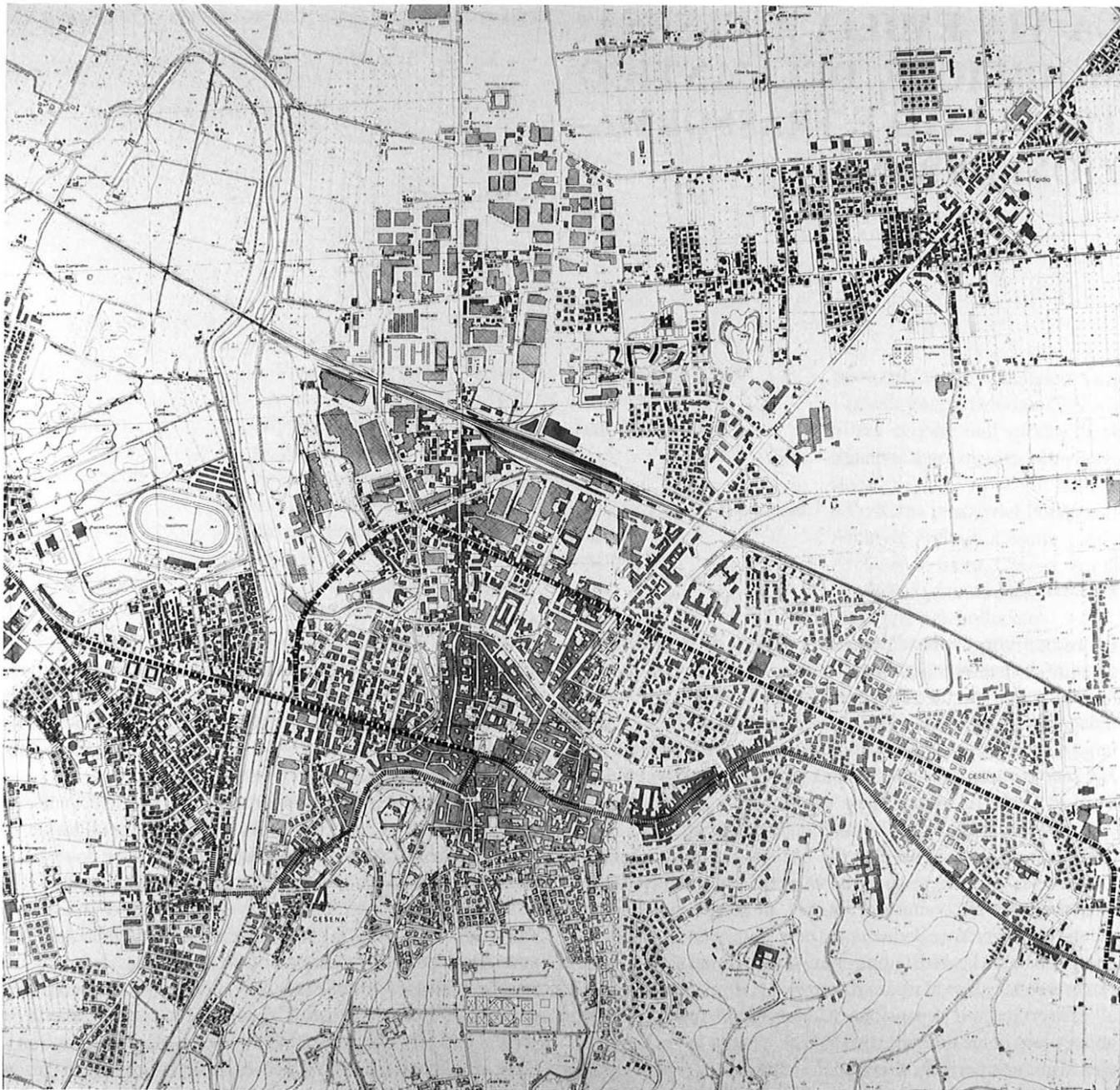
La ricerca che ho condotto, nel tentativo di ricomporre le vicende che hanno caratterizzato le fasi salienti della costruzione dell'attuale tracciato della via Emilia a Cesena, e cercando di indagare sui luoghi interessati da tale passaggio, si è avvalsa in larga misura di documenti dell'Archivio Storico Comunale, del XX secolo contenuti nella Sezione di Cesena dell'Archivio di Stato di Forlì. La grande mole del materiale documentario a disposizione, il quale, per di più, non è ancora ordinato, rende difficile la consultazione. Da ciò l'estrema frammentarietà del lavoro che, tuttavia, si spera potrà permettere di invertire la tendenza a trarre conclusioni fondate, piuttosto che sui documenti, su congetture e deduzioni, o determinate da una memoria che, per il breve lasso di tempo che ci separa da tali avvenimenti, sembrerebbe essere al riparo da errori. Mi riferisco ad esempio all'idea errata che l'espansione di Cesena fuori mura verso nord abbia avuto come determinante fattore iniziale la via Emilia; o che, in un certo periodo, essa anziché entrare in città per via Saffi e il ponte di S. Martino fosse stata deviata nella più agevole via Canonico Lugaresi.

Inoltre, ogni volta che si compie un'indagine storica, si tende, per approssimazioni successive, ad una comprensione sempre maggiore e più precisa dei fatti (e non solo quelli passati).

Capire la forma e la struttura attuali della città (o di parti di essa)

intese come sedimentazione delle lotte fra le classi o come immensa quantità di fatica umana che ha prodotto il territorio antropizzato e urbano o, ancora, come espressione di rapporti di potere o di interessi significa capire come i condizionamenti del tempo addietro hanno interagito e interagiscono con le tendenze di sviluppo del passato e del presente.

Spero, allora, che questo lavoro quanto mai parziale, vada oltre l'economia della mostra, e possa essere di qualche utilità per più approfondite ricerche. Un ringraziamento sincero e doveroso va all'amico dott. Daniele Severi che, pur avendo compiuto studi di tutt'altra natura, è un profondo e "puntiglioso" studioso di storia dell'arte: senza la sua preziosa collaborazione nell'ordinare ed elaborare il materiale d'archivio, questo lavoro non sarebbe stato possibile. Ringrazio la dott.sa Maddalena Siroli per aver fatto da supervisore leggendo il testo per renderlo più scorrevole. La mia gratitudine va anche alla direttrice dott.sa Fiorenza Donati e a tutto il personale della Sezione di Cesena dell'Archivio di Stato e in particolare a Marzia Alessi e Sergio Reali per la loro preziosa collaborazione.



- il percorso prima della costruzione del nuovo ponte;
- ■ ■ ■ il percorso dopo la costruzione del nuovo ponte. Questo tracciato, nonostante la contemporanea apertura di Viale Marconi, rimarrà per molti anni ancora l'asse preferenziale della via Emilia;
- ■ ■ ■ tracciato attuale.

Fig. 1 Modifiche della via Emilia:

I. TRASLAZIONI DELLA VIA EMILIA NEL TRATTO CESENATE

I. 1 L'antico tracciato dell'Emilia: i progetti di modifica e il nuovo ponte per la futura linea tranviaria Cesenatico-Cesena-Forlì

“La strada provinciale Emilia in direzione di Forlì, prima di Cesena e nell'interno della città, ha un andamento vizioso e ben diverso da quello che richiedono l'attuale sviluppo dei traffici e i moderni mezzi di trasporto. Il ponte sul Savio, costruito verso la fine del secolo XVIII ad onta del suo aspetto monumentale e della ingente mole, non risponde affatto alle esigenze dei traffici, perché è elevatissimo sul livello del fiume e perché ha due rampe lunghe mt. 52 con pendenza del 9%. Su questo ponte transitano naturalmente forti carichi essendo l'unico in tutto il Comune. Se cattive sono le condizioni del ponte, non sono punto migliori quelle della strada.” ⁽¹⁾

“Per quanto riguarda l'andamento planimetrico si hanno, fuori di città, due brusche risolte ad angolo retto, la prima in corrispondenza della stradella del Tiro a segno, la seconda al Ponte sul Savio proprio all'imbocco della rampa. In città poi, tutto il suo andamento è vizioso e la sua sezione ristretta; ma sono principalmente da rilevare tre risolte ad angolo retto, la prima nel sobborgo Saffi ⁽²⁾, poco dopo il ponte, le altre due ai due estremi di Via Zeffirino Re, dal lato della piazza Vittorio Emanuele e dal lato del Corso Mazzini. Per quanto riguarda l'andamento altimetrico si ha una Forte discesa... nel punto denominato il Passo di Forlì e una forte salita nel Subborgo Saffi.” ⁽³⁾ (Fig. 1).

Così, nel 1913, il capo dell'ufficio tecnico comunale ing. Unia-de Belletti descriveva l'andamento della via Emilia a Cesena, nella relazione allegata al “Progetto di una nuova strada suburbana a servizio della linea tramviaria Ronco-Cesenatico, comprendente la rettifica della Prov.le Emilia all'ingresso della città di Cesena, con costruzione di un nuovo Ponte sul Savio; l'allacciamento, alla nuova strada, della Prov.le del Savio e della Com.le S. Mauro e della Circonvallazione del

Fiume con prosecuzione per la strada dello Zuccherificio e Bovio, fino alla Prov.le di Cesenatico”.

In realtà, perlomeno fin dagli inizi dell'800, si era avvertita l'esigenza di modificare il percorso dell'Emilia; si pensi, ad esempio, al difficoltoso andamento di questa nel borgo Chiesa-nuova prima della sua demolizione, cominciata nel 1860 ed effettuata, tra gli altri motivi, anche per migliorare lo scorrimento lungo la strada. Sin dagli inizi del XIX secolo erano state progettate sostanziali modifiche di percorso senza che, tuttavia, fossero state mai portate a compimento ⁽⁴⁾; così, ai primi anni del '900, il problema non è ancora risolto. In questo periodo si comincia a pensare alla costruzione di una tranvia che unisse Cesenatico a Forlì passando per Cesena, e che si collegasse con la già esistente linea Meldola-Forlì-Ravenna ⁽⁵⁾. L'attraversamento del Savio comportava la costruzione di un nuovo ponte privo di pendenze; il sindaco di Cesena, nella seduta consiliare del 2 luglio 1910, ricordava che “anche prima del progetto per il prolungamento della Via tranviaria si sentiva urgente la necessità della costruzione di un nuovo ponte” e continuava riferendo che “con l'attuazione della linea tranviaria si rende necessario il prolungamento della via Giovanni Bovio e l'allacciamento di questa via con quella di circonvallazione” ⁽⁶⁾. “La strada di allacciamento partirebbe dalla strada Zuccherificio fino all'incontro della strada Ravennate all'imbocco della via Bovio, la quale poi rimane interrotta al Borgo Cavour. Di qui con un vantaggio edilizio per l'abbattimento delle casupole ivi esistenti la strada verrebbe prolungata fino all'incontro della provinciale di Cesenatico” ⁽⁷⁾.

Il sindaco si riferisce ad un precedente progetto, redatto dagli ingegneri Angeli e Belletti il 12 giugno 1910 (Fig. 2), che venne approvato in quella seduta e che prevedeva:

- la costruzione di un lungo rettilineo, con origine nel punto detto “Passo di Forlì”; esso, attraversando il nuovo ponte sul Savio, sarebbe entrato “in città segnando una linea retta e sboccando nella via Carbonari”, e sarebbe proseguito fino a porta

Santi. In tal modo diventava possibile l'eliminazione delle numerose irregolarità del percorso originale che era obbligatoriamente legato al "Ponte Vecchio". Inoltre, la strada Emilia avrebbe continuato ad attraversare buona parte della città come era nelle richieste di coloro che avevano precisi interessi economici ad essa legati;

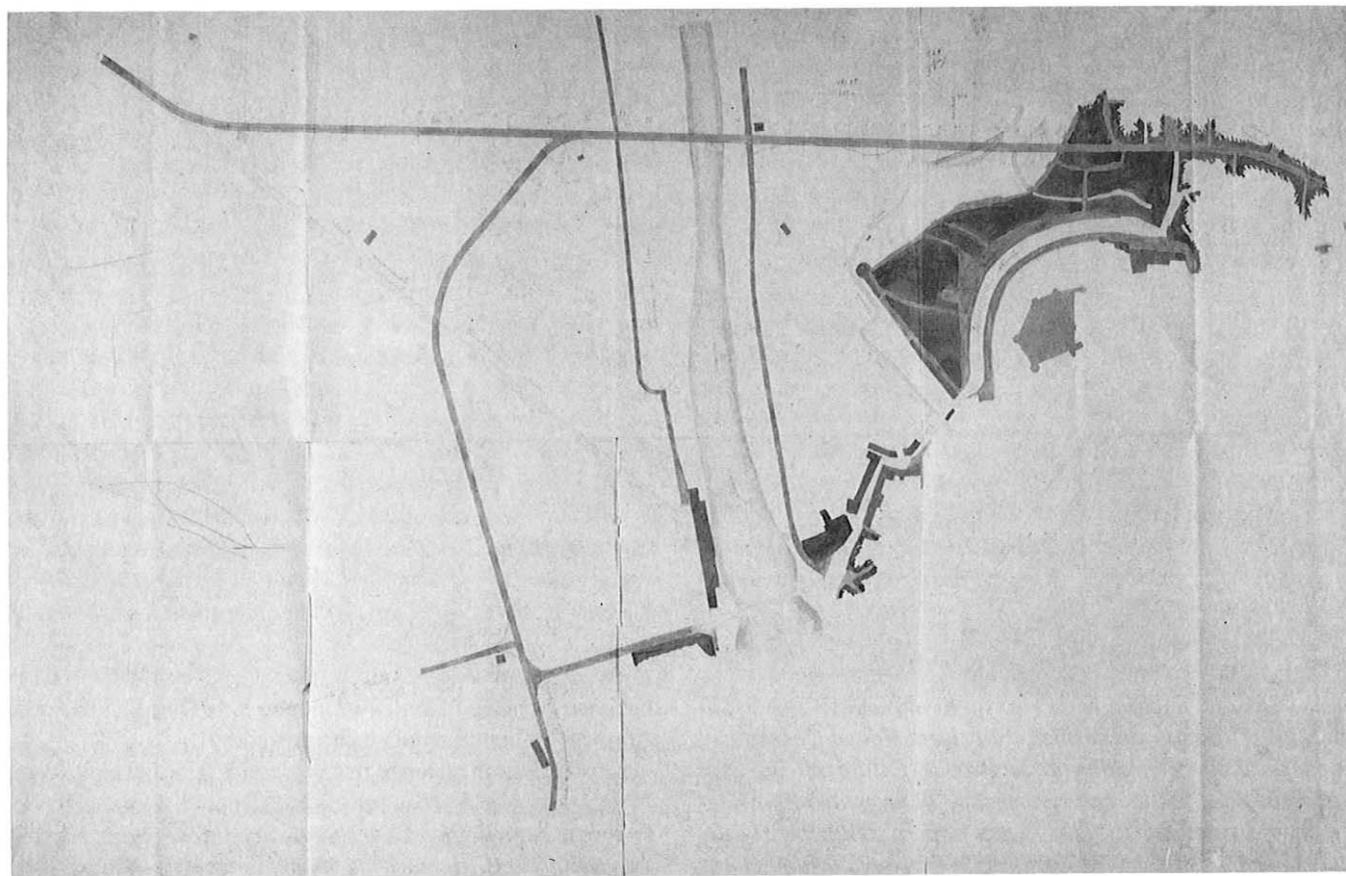
- l' allacciamento della strada provinciale del Savio, allora interrotta all'altezza del "Ponte Vecchio", con il nuovo tracciato dell'Emilia e la modifica del raccordo della comunale di S. Mauro con la provinciale del Savio ⁽⁸⁾.

Per quanto riguarda il raccordo del nuovo ponte sul Savio con la strada per Cesenatico, il sindaco concludeva dicendo che: "Per

questa parte si trova già tutto predisposto nel progetto del Piano Regolatore già in parte attuato" ⁽⁹⁾.

È solo nel 1913, sulla base di queste indicazioni, che verrà redatto un progetto globale dei lavori da effettuare sia per la strada del tram che per il nuovo ponte e le strade d'accesso (fig. 3). Tale progetto verrà poi approvato il 21 dicembre 1914 ⁽¹⁰⁾ dal Genio Civile e collaudato nel 1920 ⁽¹¹⁾. È da notare che fra il '13 e il '14 fu redatto un parziale, differente progetto (fig. 4) poiché il Genio Civile di Forlì "si manifestò contrario al rettilineo e suggerì di fare avvenire il distacco del nuovo braccio di strada della Via Emilia nel punto d'incontro della traversa d'allacciamento della strada del Savio". Questa modifica tendeva a di-

Fig. 2 D. Angeli - V. Belletti, planimetria del progetto (12 giugno 1910) di modifica del tracciato della via Emilia in funzione della linea tranviaria Cesenatico-Cesena-Forlì. Il progetto prevedeva anche la costruzione del "ponte nuovo" e della via Cesare Battisti, la futura via Emilia.



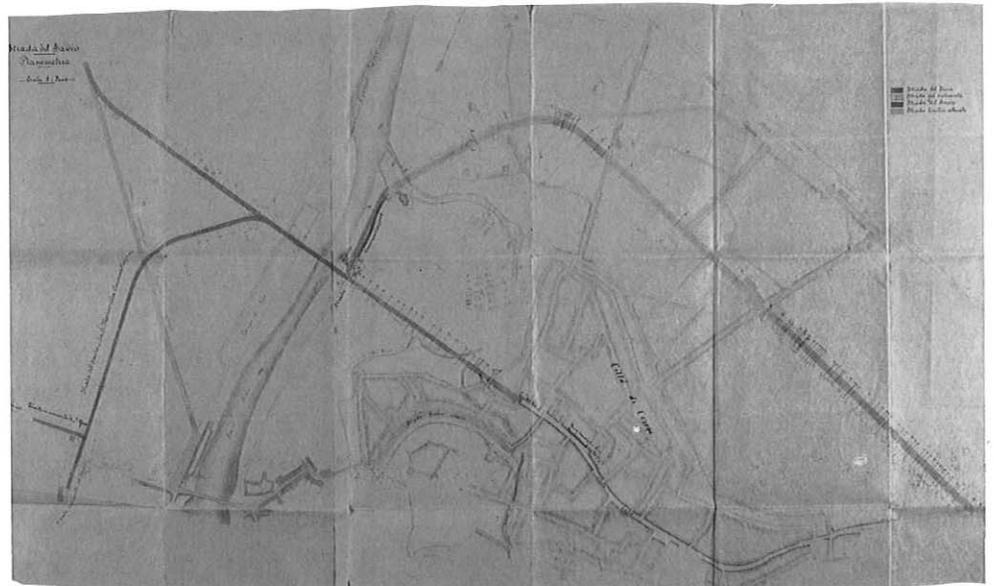
minuire il costo dell'opera attraverso la soppressione del tratto di strada tra il ponte e il "Passo di Forlì". Il contrariato Ing. U. Belletti elaborò così in gran fretta le modifiche richieste, al fine di ottenere in tempi brevi l'approvazione del Consiglio Superiore dei LL.PP. (avvenuta il 14 settembre 1914) per il contributo governativo e la possibilità di contrarre mutui con la Cassa DD.PP. ⁽¹²⁾

D'altro canto, l'urgenza di dare occupazione ai numerosi rimpatriati dall'estero, in seguito allo scoppio della prima guerra mondiale, fu uno dei fattori che contribuirono a decidere l'avvio dei lavori di costruzione del ponte. Essi furono consegnati al "Consorzio tra le Cooperative della valle del Savio" il 10

novembre 1914 (mentre il contratto fu siglato nel '15).

L'approvazione dei progetti del nuovo ponte ebbe lo stesso destino di quella delle variazioni delle strade di accesso. Infatti, nel progetto originario del 1910, ripreso fedelmente in quello del 1913 (figg. 5-6-7), il ponte viene descritto "elevato il meno possibile, perché la strada, prima del ponte attraversa terreni alluvionali assai bassi e mancando sul posto la terra necessaria ai rialzi, si deve ricorrere ai materiali provenienti dallo stesso fiume, con grave dispendio. Perciò il ponte è progettato a cinque luci di m. 13. La luce libera risulta quindi di m. 65 ed è presso a poco uguale a quella del ponte attuale. Quando verrà eseguito il lavoro potrà essere opportuno ricorrere ad una costruzione in

Fig. 3 Planimetria globale del progetto del 1913 di modifica del tracciato della via Emilia redatta sulle indicazioni del progetto del 1910

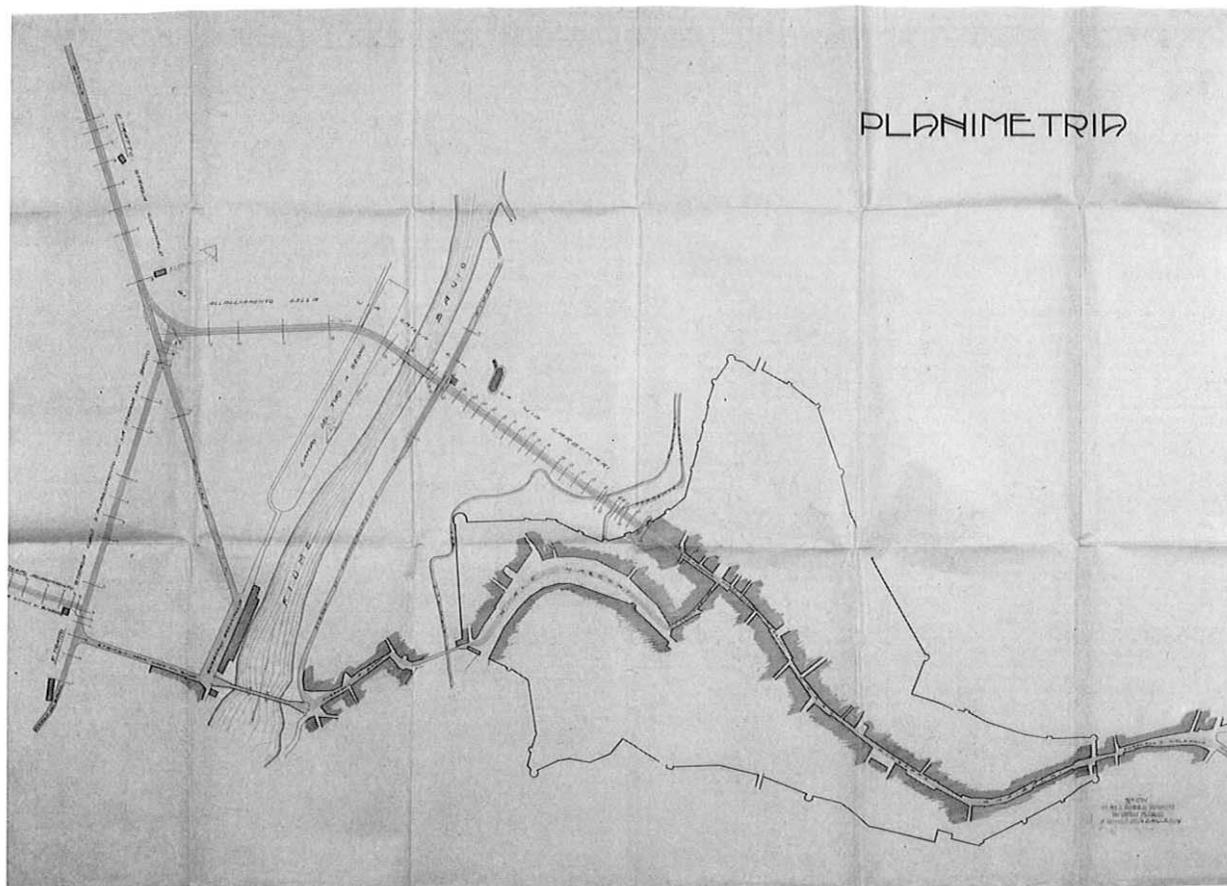


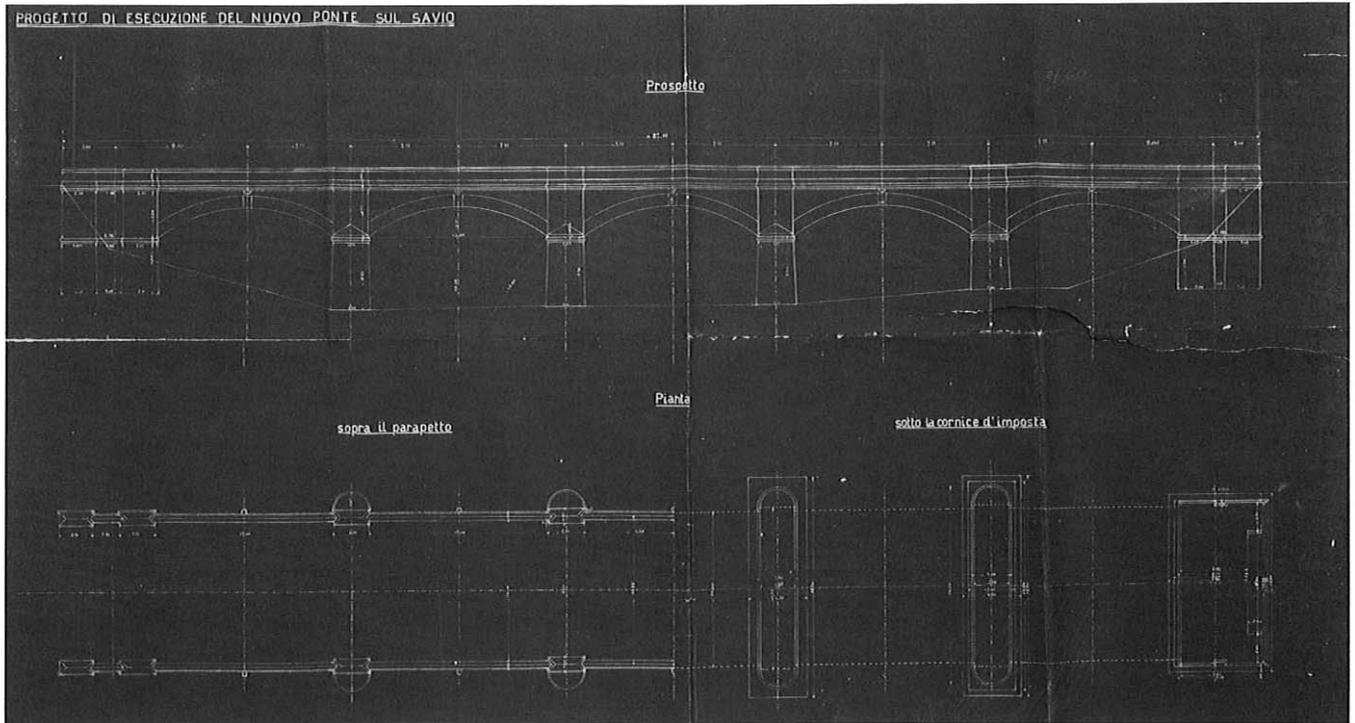
cemento armato, la quale potrà corrispondere meglio alle esigenze, diminuendo il numero delle luci" (13). L'anno dopo, il Genio Civile imponeva in una sua disciplinare (14) un ponte a travata rettilinea; per adeguarsi a tale disposizione, il "povero" ing. comunale U. Belletti fu così costretto ad elaborare ulteriori progetti dei quali uno solamente è stato rintracciato (fig. 8); se ne è ritrovato anche un altro, ad arco ellittico a tre arcate (fig. 9), e ambedue risultano approvati il 14 settembre 1914 dal Consiglio Superiore dei LL.PP. Come per la via Emilia, questi progetti rimasero sulla carta e servirono unicamente ad ottenere i contributi governativi, previa l'approvazione del Genio Civile. Il ponte, in realtà, fu effettivamente costruito seguendo le indica-

zioni del 1913, cioè in muratura, a cinque luci di m. 13 e ad archi ribassati come mostrano le figg. 5 e 6. È un vero peccato che l'architetto Aldo Ranzi, autore di alcuni disegni del progetto, abbia lasciato incompleta la gradevole veduta prospettica della strada sull'"agognato" ponte (fig. 7), che mostra i cittadini cesenati intenti ad "usufruire", in vari modi, dello stesso: vediamo così la coppietta, il nulla-facente, il ciclista, il signore che legge il giornale, il commerciante con l'autocarro, in un caratteristico quadro di vita quotidiana.

I lavori di costruzione furono sospesi, una prima volta, nell'inverno del 1915 a causa della cattiva stagione. Ripresi all'inizio dell'anno successivo, ebbero una luttuosa interruzione il 27

Fig. 4 V. Belletti, planimetria del progetto (1914) di modifica del tracciato dell'Emilia, con le variazioni apportate dal Genio Civile.





5

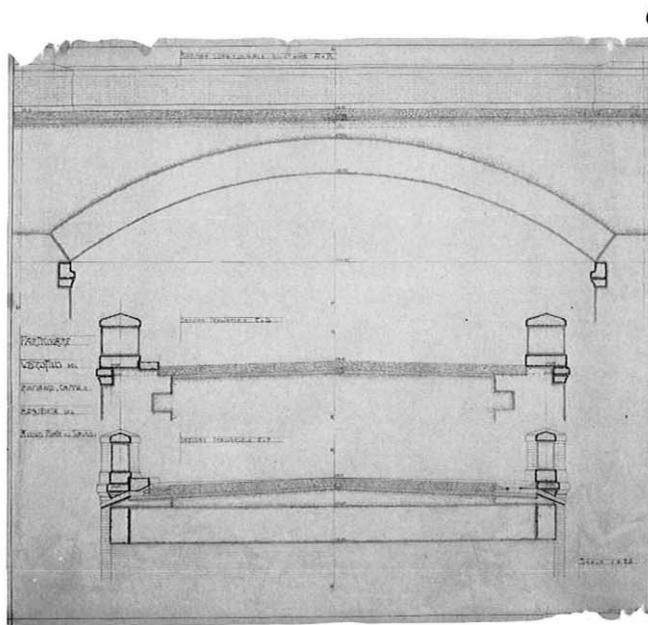
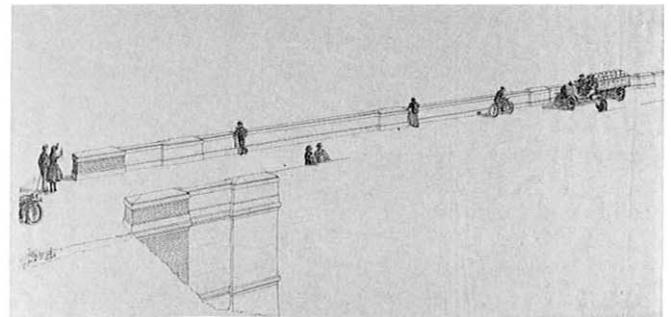
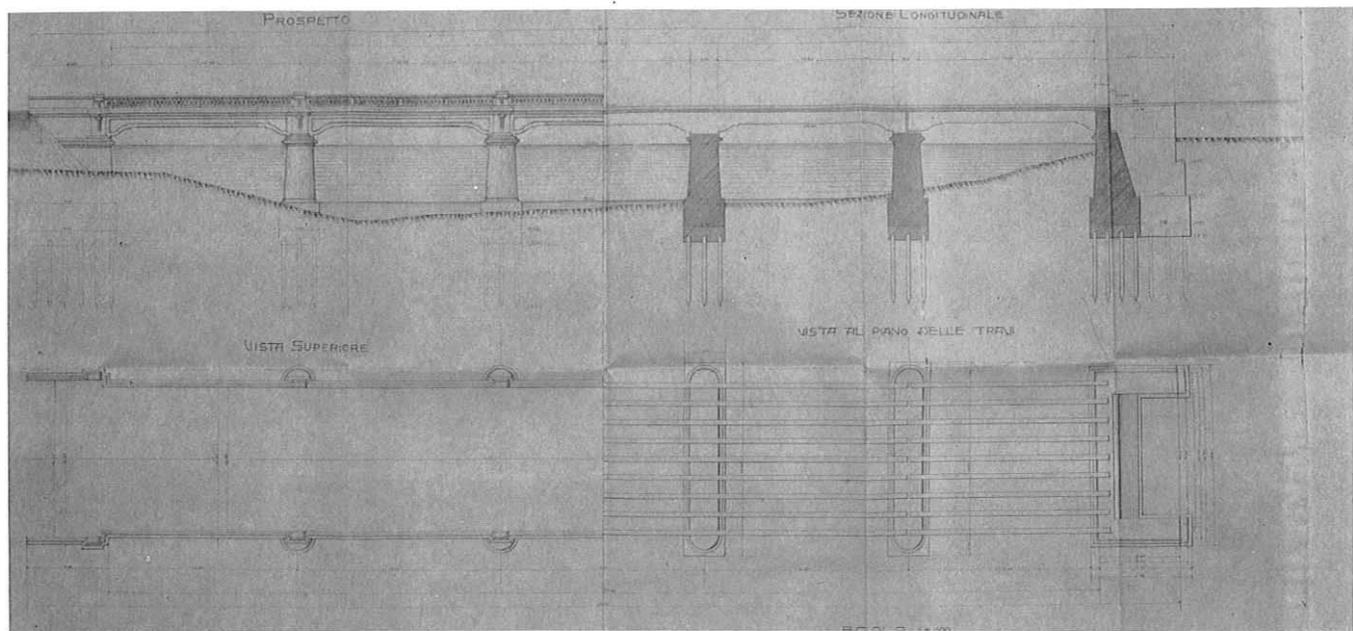


Fig. 5 Progetto del nuovo ponte sul Savio, redatto presumibilmente nel 1913 - Prospetto e pianta.

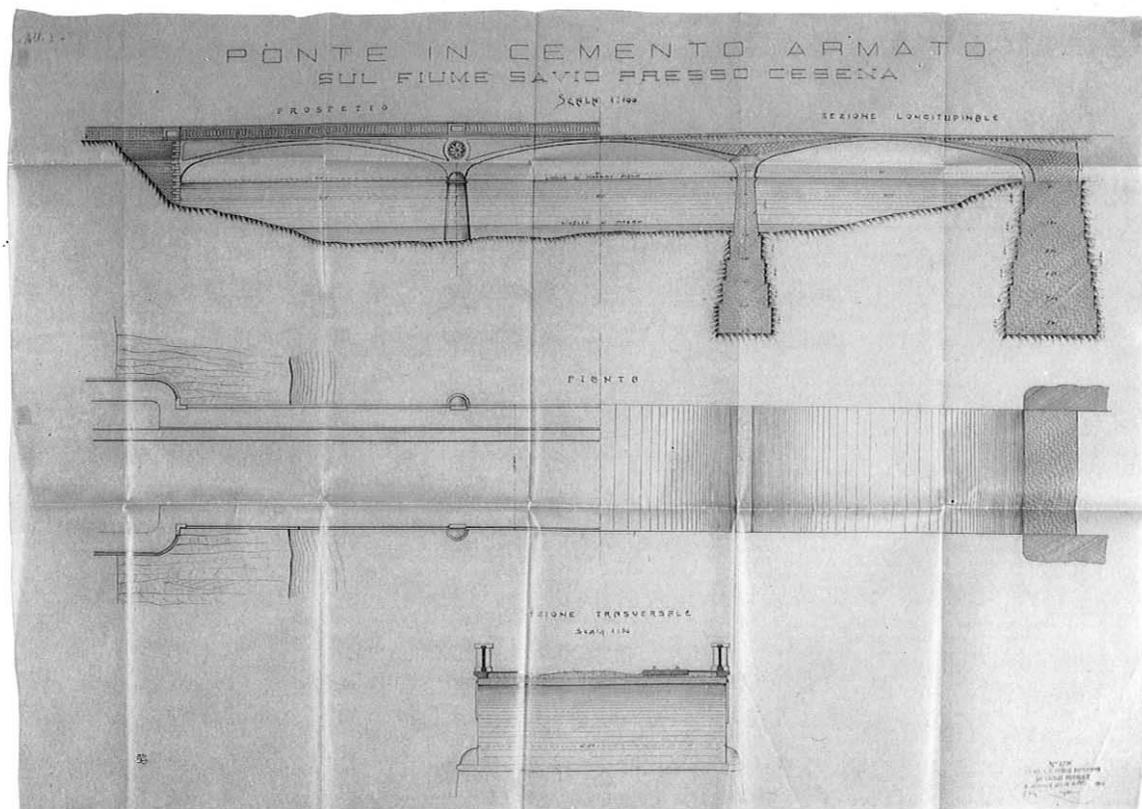
Fig. 6 Progetto del nuovo ponte sul Savio - Sezioni e particolari costruttivi.

Fig. 7 Progetto del nuovo ponte sul Savio - Veduta prospettica.





8



9

ottobre del 1916 in seguito alla caduta di una arcata (e, successivamente, di un'altra e della pila sinistra) che provocò la morte di due operai (fig. 10). La giunta municipale, riunita d'urgenza lo stesso giorno, deliberò di nominare "una commissione d'inchiesta con l'incarico di stabilire le cause del disastro e le conseguenti responsabilità del Consorzio delle Cooperative"⁽¹⁵⁾, di cui venne in seguito effettivamente riconosciuto il comportamento colposo.

Nel maggio del 1917, riprese l'esecuzione del progetto, che proseguì fino al termine dell'anno successivo con notevole difficoltà a causa della forte carenza di manodopera e di materiali determinata dalla guerra in corso.

Si sostituiscono infatti le parti ornamentali del ponte, previste in cemento, con "pietra di S. Marino", in conseguenza dell'elevato costo del legante e della grande difficoltà nel reperirlo⁽¹⁶⁾.

"E così il lavoro, che doveva essere compiuto in due anni è durato pressochè 5 e si è dovuto liquidare senza che sia stato completamente terminato".

Nel '19, il ponte è quasi interamente costruito; *"restano a compiersi alcuni lavori murari per il completamento dei parapetti, l'inghiaimento del piano stradale, la selciatura a ciottoli"*. L'opera non venne portata a compimento dal "Consorzio della Cooperative" in conseguenza del notevole aumento dei costi di esecuzione e dei materiali, non seguiti da opportuni rifinanzia-

Fig. 8 Progetto del nuovo ponte sul Savio a travata rettilinea come richiesto dal Genio Civile; approvato dal consiglio Superiore dei LL.PP. nel 1914.

Fig. 9 Progetto del nuovo ponte sul Savio ad arcate ellittiche, anch'esso approvato dal Consiglio Superiore del LL.PP. nel 1914.

Fig.10 Il "ponte nuovo" in costruzione dopo il crollo di un' arcata provocato da una piena nell'ottobre 1916.



menti da parte del Comune. La rescissione del contratto fu effettuata con l'accordo delle parti e non comportò alcun onere a carico dell'impresa. Trovandosi il municipio nella necessità di occupare molti. *"rimpatriati dalla guerra"* si decise *"di terminare i lavori col sistema ad economia"* ⁽¹⁷⁾. In effetti tale "economia" fu notevole perché all'inizio dell'anno successivo, quando venne effettuato il collaudo del ponte e delle strade di accesso, le rifiniture da completare erano ancora le stesse, e tali rimasero fino al luglio dello stesso anno quando fu finalmente stilato, dall'ufficio tecnico comunale, lo stato finale e complessivo dei lavori ⁽¹⁸⁾.

I. 2 Le demolizioni di casa Ghini, di casa La Greca per il nuovo tracciato dell'Emilia: la via C. Battisti

Il nuovo ponte sul Savio si viene così a trovare nella posizione intermedia del luogo rettilineo tra il "Passo di Forlì" e la via Carbonari all'interno delle mura. Mura a via a loro volta risultano separate da edifici (fig. 11) che il municipio espropria, in tutto o in parte, per aprire, tramite il loro abbattimento, il collegamento con l'interno della città, che darà origine al nuovo percorso della via Emilia (fig. 12).

Un numero esiguo di edifici fu interessato da tali interventi, che ebbero inizio nel 1914 ⁽¹⁹⁾; nei casi di esproprio parziale il municipio provvede a pagare un'indennità, mentre la *"demolizione e la ricostruzione della nuova facciata nonché l'eventuale muro di cinta è a carico degli espropriati, restando di loro spettanza ogni e qualsiasi materiale proveniente dalle demolizioni. La sistemazione della nuova fronte del fabbricato dovrà essere subordinata alla presentazione e approvazione del relativo progetto da parte dell'Autorità Municipale"* ⁽²⁰⁾. Effettivamente la commissione di Edilizia e Ornato fece ripetutamente modificare i prospetti, come si può rilevare nel caso dei fratelli Ghini che furono costretti a cambiare più volte il progetto (figg. 14-17). La stessa sorte spettò anche agli edifici del lato opposto della costruenda strada (fig. 18). I criteri di valutazione della commissione, all'epoca, erano ancora quelli ottocenteschi: la preoccupazione maggiore consisteva nel pretendere la simmetria delle facciate e delle forature, ed il loro allineamento, senza curarsi troppo del rapporto tra l'alzato e la pianta ⁽²¹⁾. È da notare come, in seguito a questa serie d'interventi, nella casa La Greca rimase internato l'antico porticato prospiciente la corte interna (fig. 18), che attualmente è ancora visibile. Il tratto di strada tra la via Carbonari e il nuovo ponte che si trova ad una quota altimetrica inferiore, fu costruito in rilevato come risulta ancora oggi dalla forte pendenza delle rampe di collegamento delle vie

della Mura con la via C. Battisti. Già nel 1910 ⁽²²⁾ inoltre, gli ingegneri Angeli e Belletti scrivevano che erano da *"costruire due ponticelli sul canale dei mulini e sul torrente Cesuola"*. Nel verbale di collaudo del gennaio del 1920, essi e la via d'accesso al centro cittadino risultavano completati. Nel progetto esecutivo (fig. 19) dei ponti obliqui sul torrente Cesuola e sul canale "dei mulini" è inserita la piacevole prospettiva a volo d'uccello disegnata dall'arch. Aldo Ranzi: in essa, oltre al solito gusto descrittivo del quotidiano, si possono notare sullo sfondo i camini della fornace Marzocchi e dello Zuccherificio e, in primo piano, un iniziale tentativo di urbanizzazione dell'area. Nella veduta prospettica della cartolina d'epoca che inquadra il lungo rettilineo, da dentro la città ad oltre il nuovo ponte (fig. 13), viene esaltata l'importanza e la novità che costituisce, per i cesenati, il nuovo accesso.

I. 3 La costruzione di viale G. Marconi definisce l'attuale tracciato dell'Emilia: fatalità o progetto?

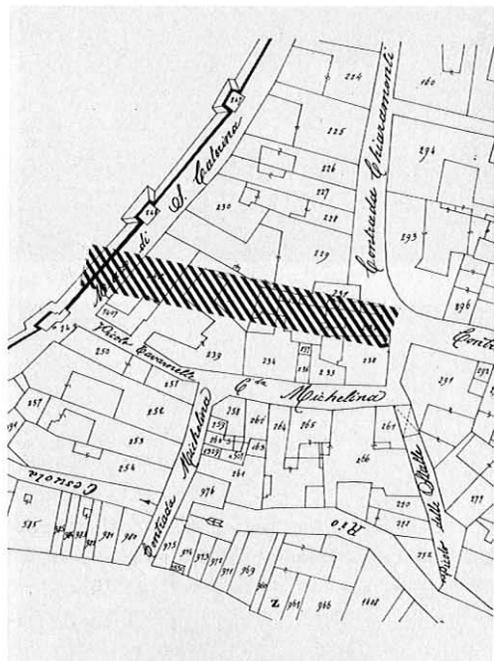
Contemporaneamente all'ultima parte dei lavori fin ora descritti e precisamente il 21 marzo 1919, la giunta municipale delibera di approvare il progetto di allacciamento della via Bovio (che terminava all'incontro con la strada per Cesenatico) con la via Emilia presso Case Finali, dando origine all'attuale viale G. Marconi (fig. 20).

Il progetto non rientrava nel piano globale di sistemazione delle vie di accesso alla città legate alla costruzione del nuovo ponte; esso prese corpo in tutta fretta *"per affrontare e risolvere coi mezzi di cui il Municipio può disporre il grave disagio degli operai disoccupati in seguito alla smobilitazione dell'esercito"* ⁽²³⁾. Risulta che a novembre dello stesso anno circa 2500 braccianti e 4000 operai edili erano privi di lavoro ⁽²⁴⁾. L'anno successivo, a parte le rifiniture, l'allacciamento è già terminato. Abbastanza nebulose appaiono le motivazioni offerte dall'ing. comunale U. Belletti sull'andamento planimetrico "a esse" della strada in prossimità di Case Finali. Egli sostiene che *"Si sarebbe, è vero, potuto raggiungere il ponte del Matalardo per dare alla strada un andamento il più razionale possibile ma si abbandonò l'idea, perché il migliore imbocco con l'Emilia, che si sarebbe raggiunto, non toglieva la difficoltà della rivolta ad angolo quasi retto della G. Bovio con la strada dello Zuccherificio, di quest'ultima con quella di circonvallazione del fiume, e di quella del fiume con nuovo ponte sul Savio"* ⁽²⁵⁾. Come dire che se l'inizio della strada era tortuoso, in base ad una strana, arcana simmetria, doveva esserlo anche l'estremità opposta! Altrettanto poco convincenti sono le ulteriori motivazioni ad-

dotte, nell'ambito delle quali però emerge moto chiaramente l'idea della via Emilia che attraversa la città; l'ing. sostiene infatti: "Il nuovo ponte sul Savio si trova sull'asse medio dell'Emilia ed era facile intuire che i veicoli veloci non avreb-

bero mai preferito un percorso lungo e difettoso ad un altro breve" (26). D'altronde l'ing. prospetta già l'uso della nuova circunvallazione per il "comodo transito di carri pesanti" e per un possibile sviluppo edilizio (27).

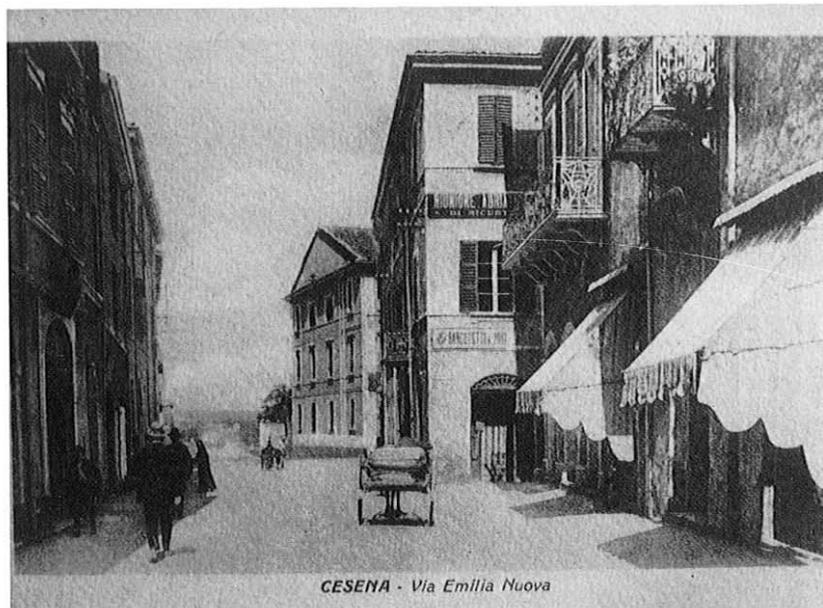
Fig.11 Particolare catastale della zona interessata dalle demolizioni per il collegamento di via Carbonari con la nuova via Emilia (via Cesare Battisti).



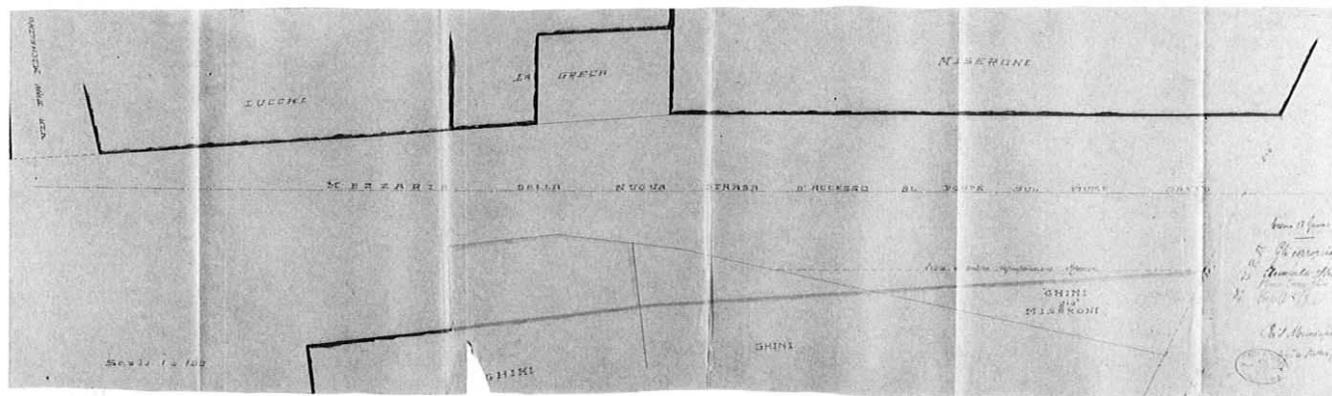
11

Fig.12 Planimetria delle modifiche da apportare alla proprietà Ghini, richieste dal nuovo tracciato della via Emilia.

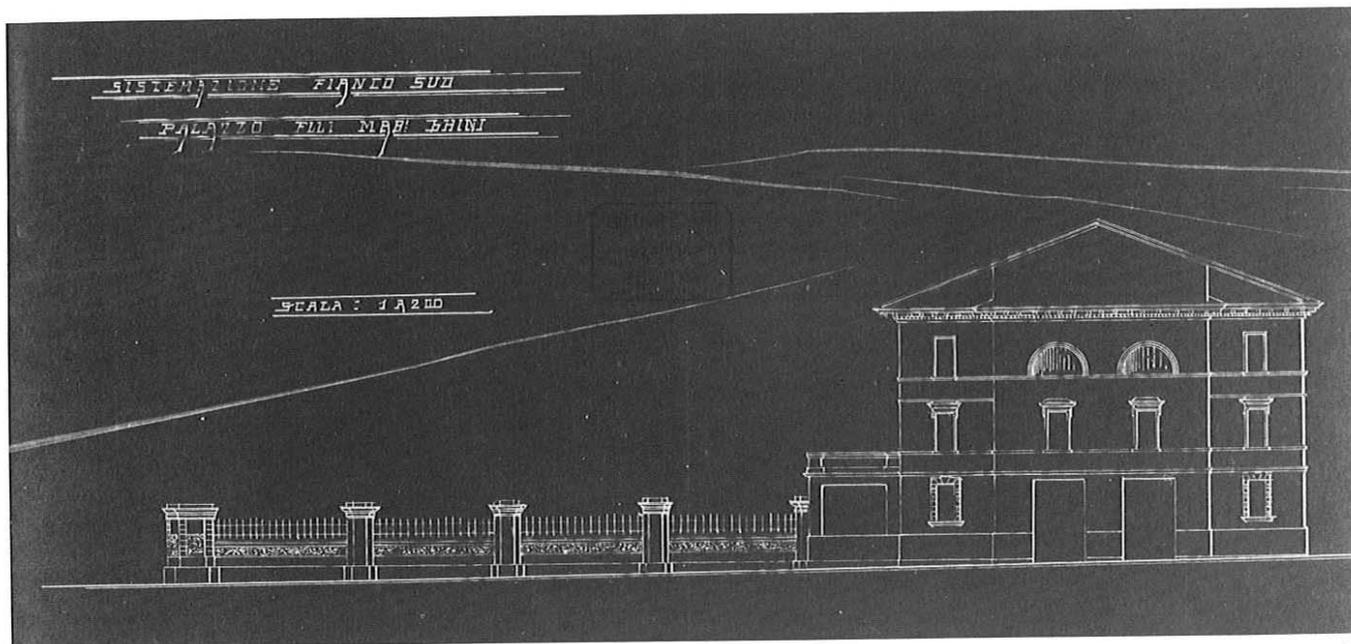
Fig. 13 Veduta prospettica, da via Carbonari, della nuova via Emilia (via Cesare Battisti) negli anni '20.



13



12



14

Fig. 14-17 Diverse soluzioni, richieste dalla commissione di Edilizia e Ornato, per il nuovo prospetto della casa Ghini sulla nuova via Emilia (via Cesare Battisti).

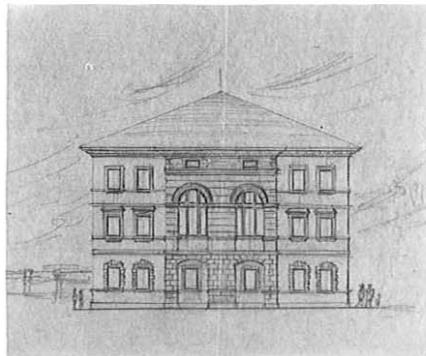
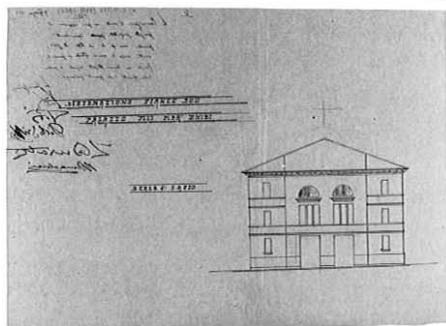
La fig. 14 mostra il progetto che più si avvicina a quello realmente eseguito.

Fig. 18 Progetto di sistemazione della casa Lucchi sulla nuova via Emilia (via Cesare Battisti).

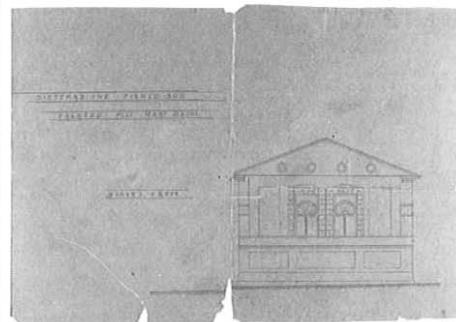
Fig. 19 Progetto esecutivo dei due ponti obliqui, costruiti intorno agli anni 20, sul torrente Cesuola e sul canale dei Mulini. In alto a destra: veduta prospettica della nuova via Emilia (via Cesare Battisti).

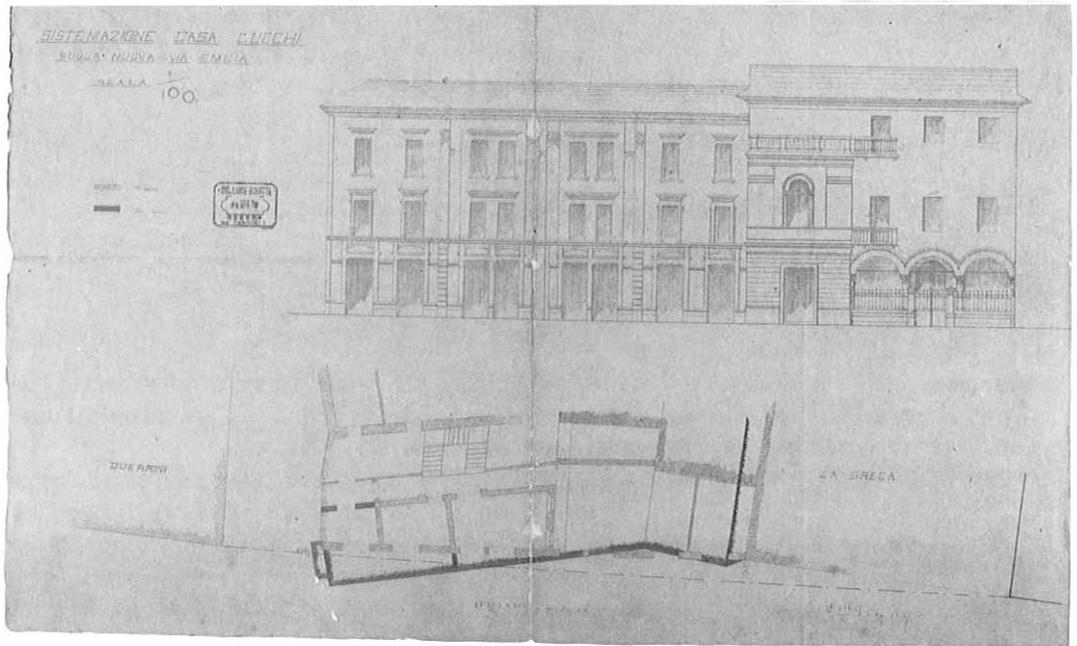
16

15



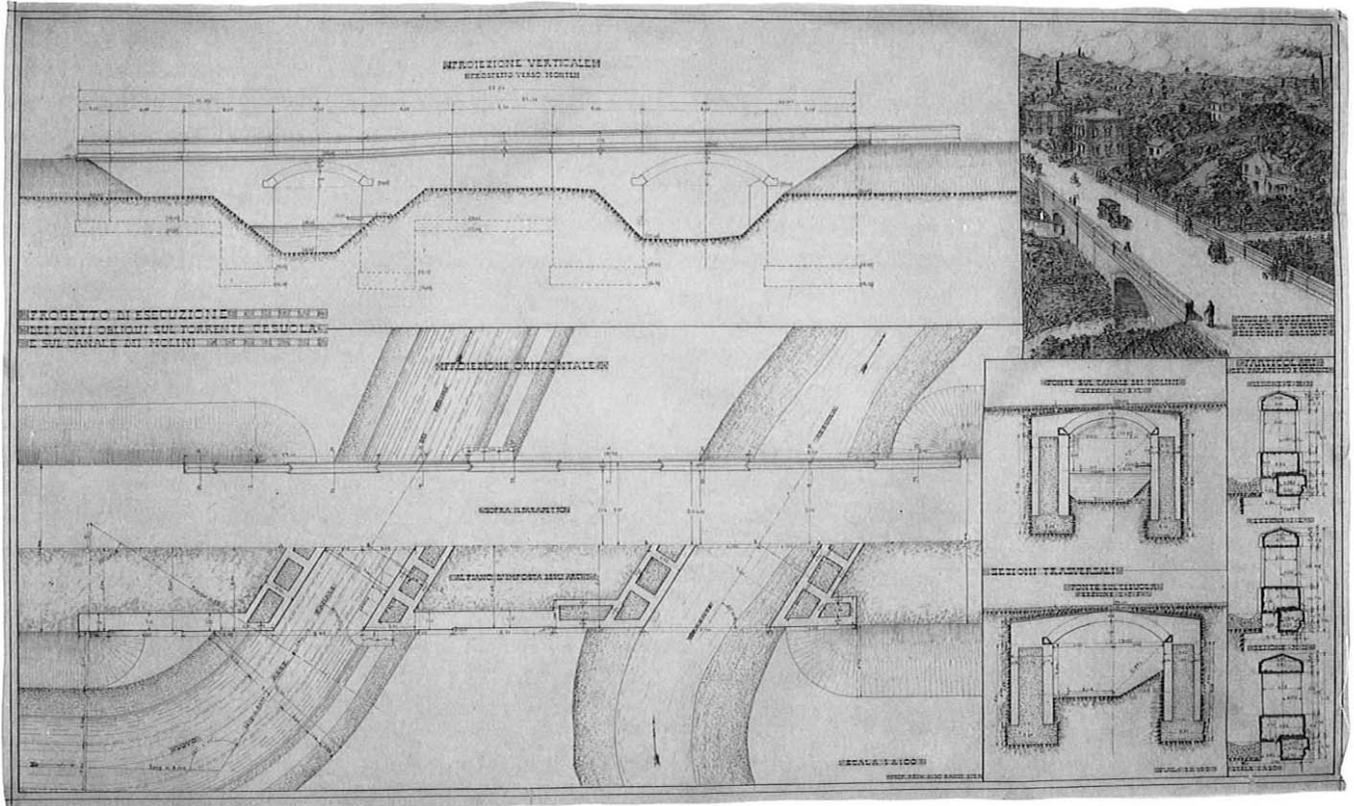
17





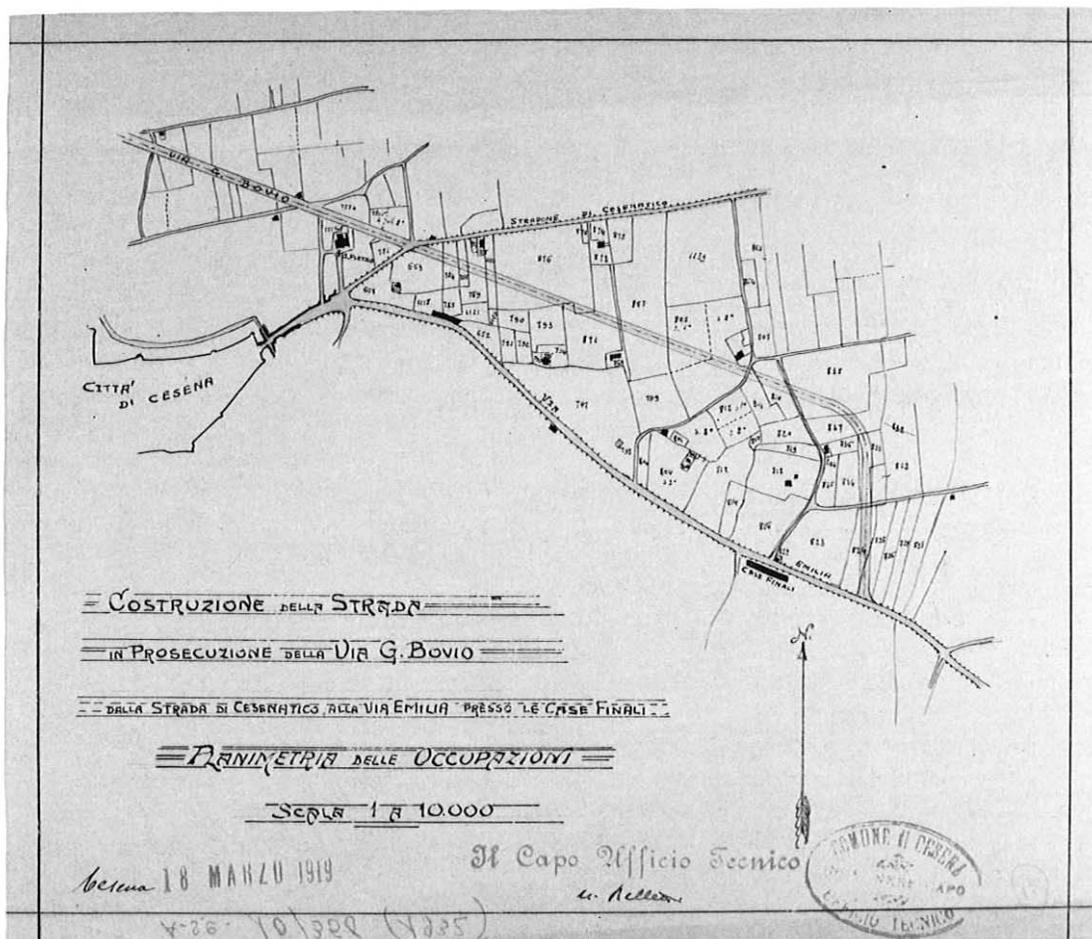
18

19



21

Fig. 20 Progetto di costruzione dell'attuale viale G. Marconi. Si noti la curva della strada, giustificata dall'ing. V. Belletti in modo quanto singolare.



II. EVENTI URBANISTICI RIGUARDANTI L'AREA DELL'ATTUALE PERCORSO DELLA VIA EMILIA

II.1 Due eventi concomitanti: l'arrivo della ferrovia e l'inizio della demolizione del Borgo Chiesanuova

I nuovi assi stradali che si vengono a costituire con il riassetto della via Emilia diventano delle linee di riferimento per la futura urbanizzazione a nord della città. Essa era iniziata nella seconda metà dell'800 limitatamente all'asse compreso tra la porta Cervese e la linea ferroviaria. Verso la fine del secolo, l'espansione si era diretta da ovest di tale asse; solo agli inizi del '900 comincerà ad interessare l'altro versante. L'11 marzo del 1860, quando con plebiscito aderisce al Regno d'Italia, la città di Cesena è ancora interamente entro le mura medievali (fig. 21). In questo momento la strada ferrata sta per raggiungerla.

Essa arriva nel quadro di sviluppo di un piano generale di strutturazione delle grandi linee ferroviarie che si sta irradiando nelle zone principali d'Italia. Nel marzo del 1859 la delegazione forlivese del Governo Pontificio pubblica una notificazione⁽²⁸⁾ nella quale si specifica che *"Essendo stata approvata la pianta di appezzamento della Strada Ferrata Pio-Centrale da Rimini allo Scolo Cosina"* (a nord di Forlì), venivano rese note le occupazioni e le espropriazioni necessarie per procedere all'esecuzione dei lavori.

La direzione stessa della "Società Generale delle Strade Ferrate Romane", linea Pio-Centrale, scriveva in data 25 marzo 1859, ai comuni interessati avvertendo che si stava per fissare il sito idoneo per l'ubicazione della stazione, chiedendo quindi informazioni *"onde conoscere le località che maggiormente possono rispondere agli interessi dei loro amministratori"*⁽²⁹⁾.

La risposta del comune di Cesena è a nome del gonfaloniere Guidi il quale comunica alla direzione della ditta appaltatrice di avere consultato alcuni concittadini, in particolar modo commercianti, che avevano maggiori interessi personali sull'ubicazione della stazione. Le preferenze erano state quasi concordi nell'indicare quale luogo di edificazione l'incrocio della ferrovia con la provinciale di Cervia, un poco a ponente⁽³⁰⁾. Infatti il

13 giugno 1860, nella seduta del Consiglio Municipale, che per la prima volta prende in esame la questione della ferrovia, durante un breve dibattito,

"Si convenne che la stazione venisse eretta lungo la Via Cervese"⁽³¹⁾ (fig. 22).

Nell'ottobre del 1861, la ferrovia arriva a Cesena, oltrepassandola a ponente in direzione di Forlì. Il nuovo percorso ferroviario, che procede da sud-est verso nord-ovest, passa a circa 700 m. a nord delle mura della città, delimitando con la sua presenza un nuovo "territorio spazio" che assume un aspetto e una funzione del tutto nuovi ed impreveduti. Città e territorio, che in seguito si trasformeranno, e fondendosi, acquisteranno un aspetto "medio" e unificato, sono invece inizialmente contrapposti⁽³²⁾. Nella stazione ferroviaria ormai in funzione e sull'area compresa fra essa e le mura, si polarizza l'attenzione dell'imprenditoria urbana⁽³³⁾. Da qui partono le iniziative: la struttura medioevale ha sempre favorito un netto atteggiamento di comando della città sul territorio. In essa vivono i proprietari terrieri, ci sono le banche e quindi il denaro, ci sono i tecnici, c'è la "cultura" in genere. Ma Cesena in questa fase ha molti problemi, trascinati da anni senza soluzioni:

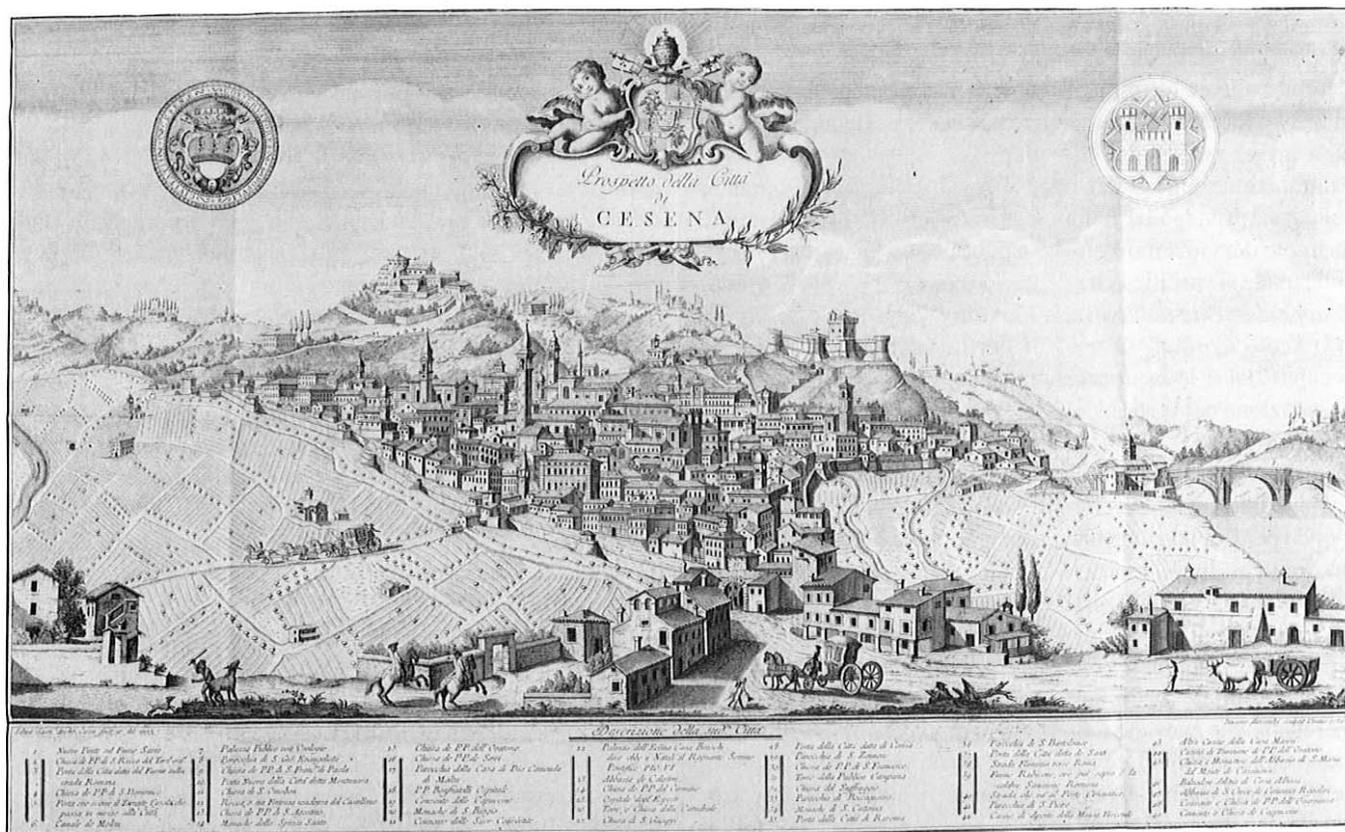
- trovare spazi nuovi per i cittadini meno abbienti;
- ristrutturare le case piccole e troppo vecchie onde mantenere senza pericolo l'abitabilità;
- migliorare la situazione delle fogne e degli scoli delle acque, inadeguati rispetto ai crescenti bisogni della popolazione;
- ovviamente alla scarsità di acqua potabile particolarmente grave nei mesi estivi;
- adeguare l'impianto di illuminazione notturna, consistente in un esiguo numero di fanali ad olio ed esteso esclusivamente all'interno della cerchia muraria⁽³⁴⁾.

Inoltre arrivano, con la ferrovia, nuove difficoltà ed il comune di Cesena è costretto ora ad interrogarsi sull'utilizzo del territorio che va fino al percorso ferroviario. Il gonfaloniere Guidi aveva ipotizzato la soluzione del problema con una nuova

borgata “diritta e ben fatta”, che da porta Cervese puntasse a raggiungere la ferrovia. Probabilmente egli non aveva visto in questo la soluzione complessiva del rapporto città-stazione, quanto invece un primo approccio al problema dell’urbanizzazione del nuovo territorio “mura della città-percorso ferroviario”, affrontandolo per linee dirette e per la strada più corta. Se tale urbanizzazione era resa necessaria dalla situazione creata dalla presenza del nuovo mezzo di comunicazione, diventa ancor più necessaria in relazione ad un altro avvenimento eccezionale che sta per verificarsi: la distruzione completa del più antico e popoloso borgo della città, il borgo Chiesanuova, giudicato malsano sì da ottenere in data 1 marzo 1860, da parte

del Regno, un decreto di demolizione per causa di utilità pubblica. I lavori di abbattimento, iniziati nello stesso anno, vennero portati a compimento solo verso la fine del secolo XIX. Il decreto poneva anche l’accento sull’urgenza di risolvere i problemi della via Emilia, strada statale. Né poteva essere diversamente, poiché il Governo non avrebbe potuto giustificare uno stanziamento tanto cospicuo per un’opera di interesse locale se non con la necessità di allargare una strada nazionale (35). I due avvenimenti (arrivo della ferrovia e sventramento del borgo Chiesanuova) pur nascendo da decisioni non collegate tra loro, hanno inizio nello stesso periodo e svilupperanno in “parallelo” per decine di anni, indipendenti ma legati l’uno

Fig. 21 Veduta prospettica della città realizzata nel 1775 dall’architetto Sebastiano Sassi. Si osservino, in basso, il piccolo borgo di porta Trova, la via Cervese e gli orti che delimitavano la città.



all'altro. Dai dati dei censimenti, si ricava che Cesena e campagna, dal 1816 al 1881, è aumentata di 9383 abitanti. Dalla fine del '700 l'aumento di popolazione riguarda soprattutto la campagna mentre "da più di tre secoli la popolazione della città - compresi i sobborghi - è quasi stazionaria": circa 7000 abitanti ⁽³⁶⁾. Oggi la situazione è rimasta quasi invariata; infatti dal censimento del 1971 ⁽³⁷⁾ gli abitanti del centro storico risultano essere 6397, cifra che corrisponde approssimativamente anche alle previsioni dell'attuale P.R. del centro storico ⁽³⁸⁾.

Dal fatto che la popolazione cittadina dalla fine del '700 ad oggi si sia mantenuta costante, appare chiaro che la città entro le mura aveva fin da allora raggiunto la sua massima capacità abitativa. V'era quindi la necessità di spazi per soddisfare le richieste di abitazioni e di servizi; dopo la metà dell' '800 poi, con lo sfollamento del borgo, lo stesso problema acquistava aspetti sempre più gravi ed urgenti. È logico pensare come il richiamo esercitato dalla zona della ferrovia, messo in relazione con il bisogno urgente di urbanizzazione di un ampio territorio, venisse a presentarsi come la soluzione più idonea per entrambi i problemi.

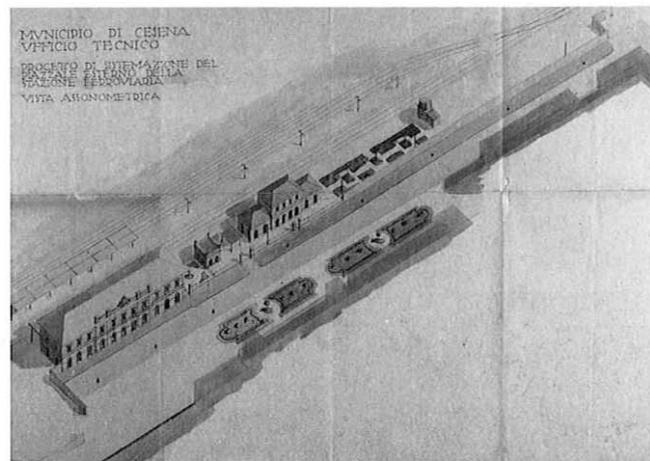
II. 2 1860: situazione del territorio tra mura e ferrovia

Al 1860, la struttura morfologica dell'area compresa tra mura e ferrovia, nelle sue linee generali, è la seguente: pianura coltivata, con poche case coloniche sparse nel territorio; rudimentali borghi fuori dalle mura di porta romana, Cervese e Ravennana, poi quasi più nulla sino al tracciato della strada ferrata. Lungo la già Ravennana sono situate le fornaci, mentre sulla Cervese, nei pressi della ferrovia, è stato da pochi anni costruito un laboratorio per la raffineria dello zolfo. La tipologia del coltivo si può ricavare con sufficiente chiarezza dalla descrizione fatta in occasione dell'esproprio dei terreni per il passaggio della ferrovia ⁽³⁹⁾: prevalgono di gran lunga le coltivazioni della canapa con qualche "marcita"; seguono il grano e gli ortaggi. La parcellizzazione dell'area è di tipo medio-piccolo ⁽⁴⁰⁾; essa appartiene per la maggior parte ad enti religiosi ed a famiglie nobiliari. Il territorio a nord-est della città è dominato dalla presenza dell'Emilia diretta a Rimini e delle strade per Cesenatico, Cervia e Ravenna, che raccolgono tutto il traffico locale verso le rispettive destinazioni. Pochi stradelli di campagna (facenti parte dell'antica centuriazione romana) le intersecano trasversalmente per garantire la comunicazione tra i fondi, come ad esempio la strada di S. Lorenzo, la via delle Vigne, la via di S. Ludovico e la via Madonna delle Rose (l'unica ancora oggi rimasta).

II. 3 La prima pianificazione: i piani del 1873, del 1876 e del 1885

Il primo tentativo di pianificazione di questa zona risale, come idea formale e funzionale, al progetto di piano regolatore (P.R.) del 1873 eseguito dall'ing. D. Angeli, capo dell'U.T. comunale. Egli adotta una serie di linee guida che verranno mantenute anche nei piani successivi: la infrastrutturazione viaria parallela e perpendicolare alla ferrovia, le attività produttive a ridosso della stazione, l'edilizia residenziale lungo i nuovi assi stradali ⁽⁴¹⁾. In seguito a suggerimenti del Senatore G. Finali il progetto, nel 1876, viene lievemente modificato per quanto riguarda la parte a ponente del borgo Cavour, ma soprattutto viene esteso fino alla strada di Cesenatico, interessando tutta l'area compresa fra quest'ultima, la Ravennate, le mura e la ferrovia ⁽⁴²⁾ (fig. 23). All'epoca, la pianificazione in Italia era regolata dalla Legge del 25 giugno 1865 "sull'espropriazione per pubblica utilità". Il nuovo Stato unitario aveva bisogno di nome che gli permettesse di affermarsi anche attraverso interventi in opere pubbliche. La legge prevedeva la possibilità per i comuni di adottare

Fig.22 Progetto di sistemazione del piazzale della nuova stazione ferroviaria.



“Dei piani regolatori edilizi” e “Dei piani di ampliamento”. Questi ultimi, regolando soltanto le zone di espansione, mancavano di una concezione unitaria della progettazione urbanistica e di un quadro generale che esprimesse gli indirizzi e le scelte sul futuro sviluppo dell’intera città. Mancavano inoltre delle indicazioni precise sul come dovevano essere redatti e su quali elaborati di progetto produrre. Essi, dopo essere stati adottati dal consiglio comunale, venivano approvati dall’autorità centrale caso per caso con speciali provvedimenti legislativi, rendendo la materia non omogenea in tutto il territorio nazionale. In definitiva, i piani così concepiti si limitavano a fornire una specificazione funzionale delle aree e a definire gli allineamenti delle nuove costruzioni ⁽⁴³⁾.

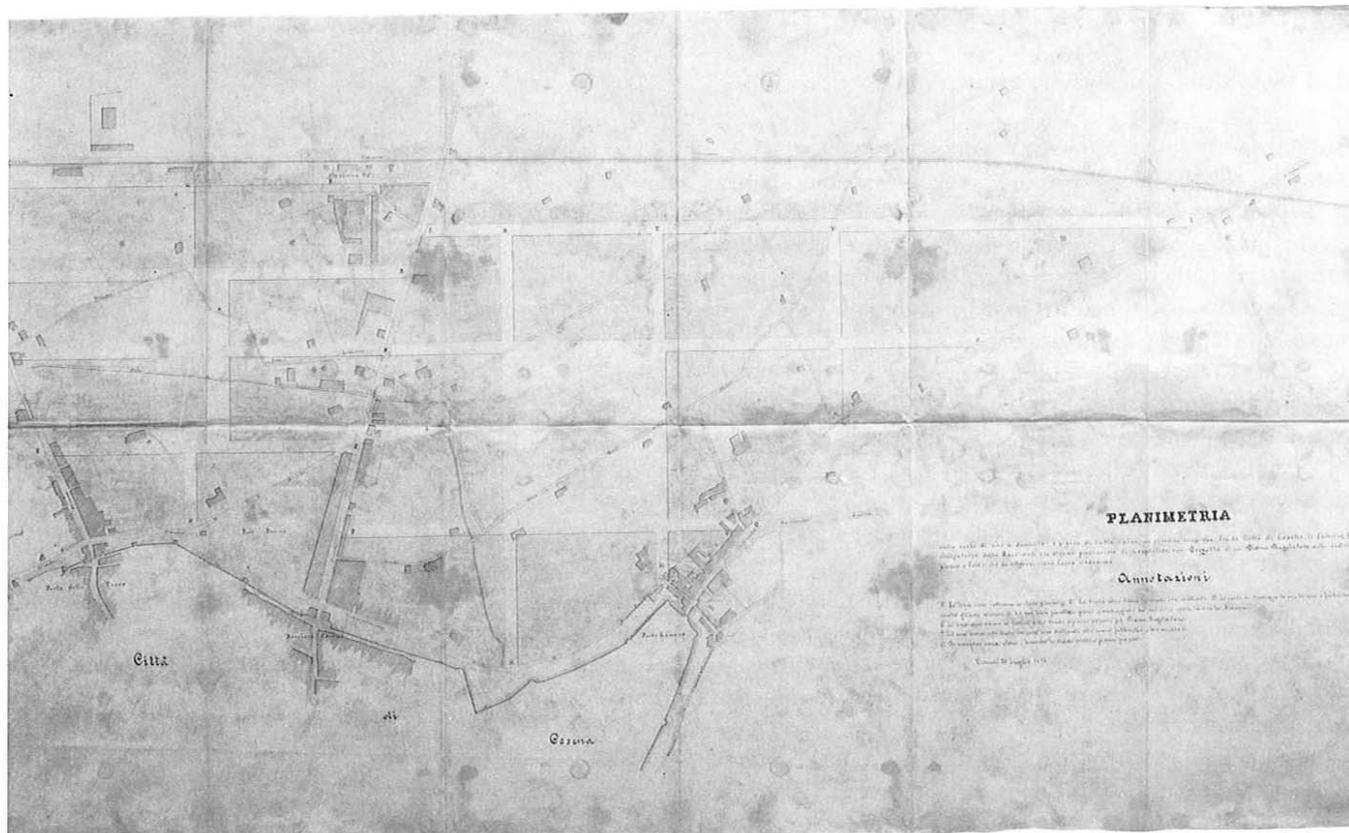
I cesenati, dopo numerosi tentativi e altrettante modifiche, riuscirono solo nel maggio 1883 ad adottare un progetto di piano regolatore d’ampliamento, che venne approvato con Regio Decreto l’11 gennaio 1885 ⁽⁴⁴⁾ e che riguardava la stessa area

interessata da quello del 1876 (fig. 24).

I punti principali del piano regolatore prevedevano:

- la costruzione di un asse rettilineo tra la via Ravennate e la strada di Cesenatico; esso divergeva leggermente rispetto al tracciato della ferrovia, mantenendosi parallelo al fossato di S. Lucia. La strada, per lunghezza e larghezza, risulta essere la più importante del progetto e corrisponde all’attuale viale G. Oberdan;
- a nord di essa, lotti, prevalentemente di grandi dimensioni, in parte già occupati da edilizia industriale (la raffineria dello zolfo di fronte alla stazione ferroviaria e le officine del gasometro più verso la città) e in parte da destinarsi a verde attrezzato (ippodromo, giardino pubblico, nuovi mercati); a sud, una piazza quadrata rappresenta l’unico spazio a valenza pubblica ed è posta quale nodo fra la via Oberdan e la strada che collega il magazzino merci della stazione alle mura (l’attuale viale Angeloni); i rimanenti lotti sono da

Fig. 23 D. Angeli, secondo progetto di piano regolatore del 1876, redatto sulla base di quello del 1876.



adibirsi ad edilizia residenziale;

- l'allineamento delle nuove strade con quelle già esistenti all'interno delle mura come primo tentativo di connessione fra nucleo storico e "piano d'ampliamento" (45).

Questo piano regolatore rimarrà l'unico approvato dall'autorità centrale fino al termine della II guerra mondiale; ad esso faranno formale riferimento gran parte dei documenti successivi inerenti ai problemi urbanistici. L'avvio della sua applicazione però fu particolarmente lento; solo nel 1892 viene redatto *"Il progetto particolareggiato per lo sviluppo del Piano Regolatore dal lato di ponente in quella parte che è posta tra la strada provinciale Cervese e la comunale Ravennate, la strada di Circonvallazione e la ferrovia"*; ma subito il piano si blocca per le difficoltà opposte dai proprietari dei terreni da espropriare (fig. 25). Di conseguenza, l'anno successivo, il progetto viene ridimensionato e limitato alla sola parte a sud dell'attuale viale Bovio (46). In effetti i lavori poterono iniziare solo dopo l'autorizzazione

all'esproprio rilasciata dal Prefetto nel dicembre del 1854 (47).

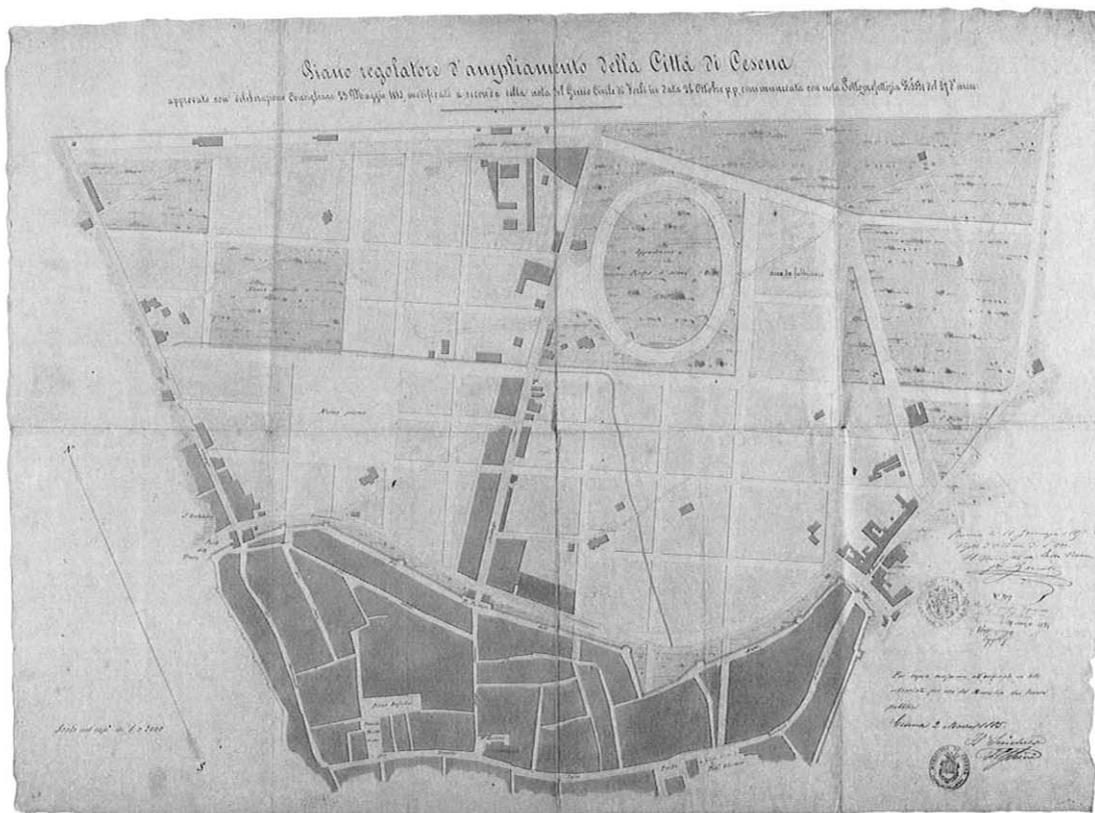
II. 4 Le varianti del 1898 e del 1908; il nuovo ospedale

Di fatto, tutte le volte che se ne riscontrò la necessità, il piano regolatore venne ampiamente disatteso e modificato dal consiglio comunale. Un primo esempio si ha con la variante del 1898 quando, sotto la spinta della proprietà privata, le aree destinate a valenza pubblica vengono rese edificabili (48). Pochi anni dopo subentra un parziale ripensamento: il 17 novembre 1908 il consiglio comunale adotta un nuovo piano regolatore (fig. 27) a sostituzione di quello dell'85;

quest'ultimo difatti, di durata venticinquennale, avrebbe perso ogni validità nel gennaio del 1910.

Le "variazioni" proposte, in effetti, tendevano soprattutto ad aggiornare il piano alla nuova realtà che si era consolidata nel territorio: in esso si nota, ad esempio, al posto dell'ippodromo,

Fig. 24 Piano regolatore adattato nel 1883 e approvato con Regio Decreto l'11 gennaio del 1885.



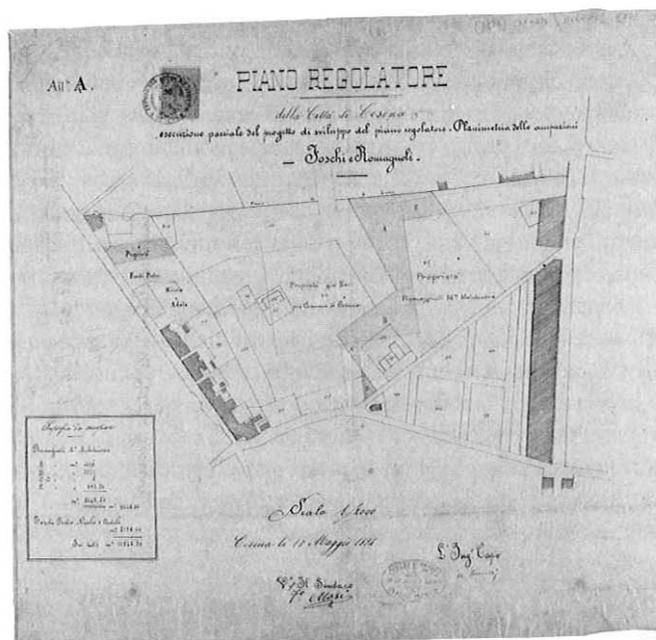
a levante del Borgo Cavour, l'inserimento del nuovo ospedale all'epoca già in fase di costruzione (fig. 26).

L'anno precedente, in Consiglio si era svolto un acceso dibattito su dove si dovesse ubicare il nuovo nosocomio, poiché la minoranza socialista, tramite il consigliere Foschi, si opponeva alla localizzazione "Troppo vicino alla ferrovia". Il presidente della congregazione di Carità, in una lunga replica, ricordava innanzitutto che erano "state visitate altre località ma tutte sono state scartate". Alcuni avevano "proposto di ricostruire l'ospedale nel luogo ove si trova quello esistente [Cioè nel complesso si S. Domenico]. Alcuni nel vecchio Foro Boario, ma giustamente fu osservato che oltre la ristrettezza dell'area che in seguito non avrebbe permesso nessun ampliamento, non era conveniente costruire un ospedale in prossimità di tanti fabbricati". Si era proposto anche un'area nelle vicinanze "dello Zuccherificio ma le emanazioni dei residui di barbabetola scongiurarono tale scelta.

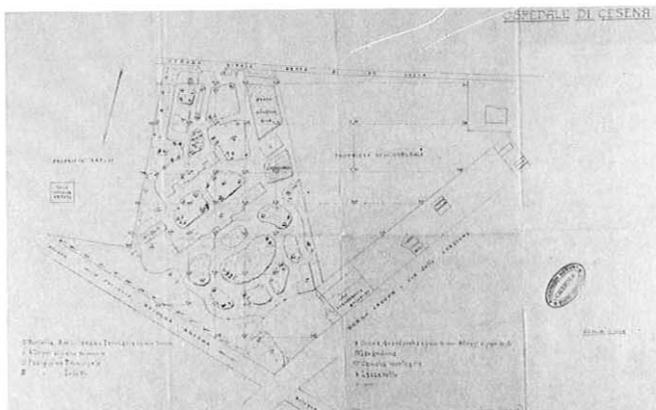
Si era anche indicato il terreno in prossimità degli erigendi nuovi fabbricati scolastici lungo il viale Carducci, ma anche questa scelta fu scartata. A monte della città non è possibile per la vicinanza del Cimitero, il podere della Congregazione posto dopo la ferrovia non si è potuto scegliere perché il passaggio a livello è molto spesso chiuso e quindi in molte circostanze urgenti gli ammalati avrebbero dovuto attendere che si aprissero le sbarre" (49).

Il progetto del nuovo ospedale risulta affidato a tal ing. Speroni (figg. 28-29).

Il piano regolatore prevedeva inoltre modifiche ad alcuni assi viari: a levante del Borgo Cavour, perché errano già stati costruiti due nuovi edifici scolastici (l'attuale scuola Carducci); a ponente perché il proseguimento dell'attuale via Marinelli avrebbe tagliato in due le officine del gasometro e perché "L'impossibilità di espropriare terreno di proprietà della Ferrovia" imponeva di modificare la strada parallela ad essa (50).



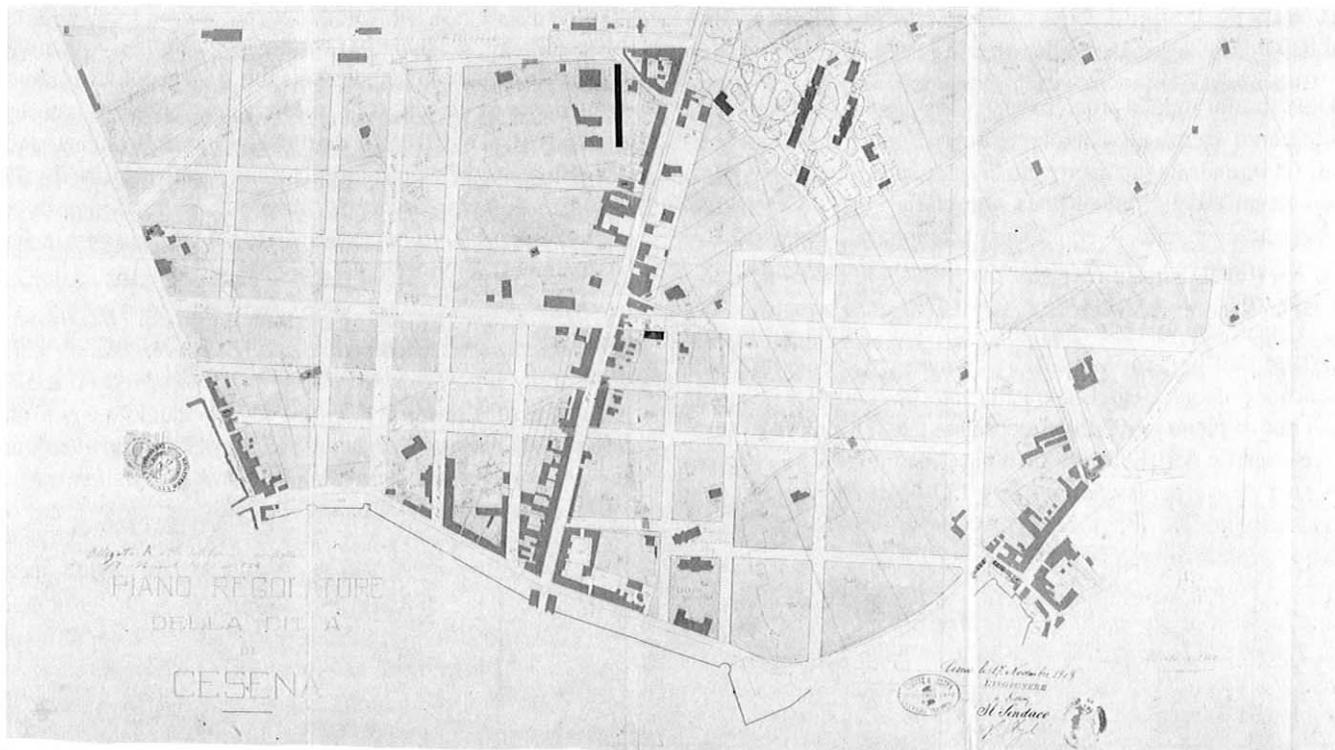
25



26

Fig. 25 Planimetria delle occupazioni in esecuzione del piano regolatore. Si noti, al centro, la "piazza d'armi" in seguito effettivamente costruita.

Fig. 26 Planimetria del nuovo ospedale.

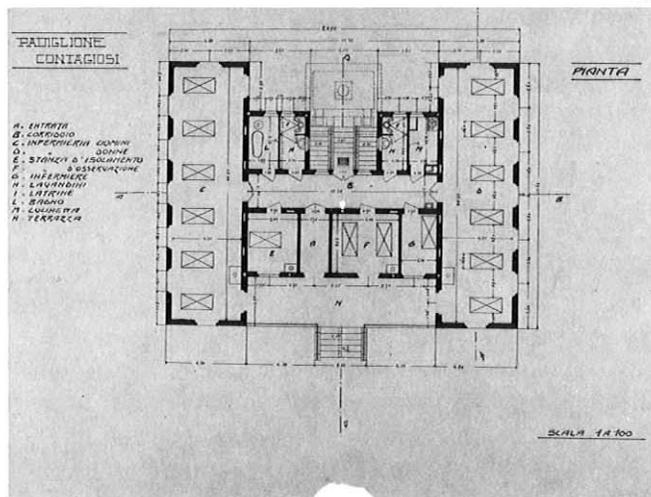


27

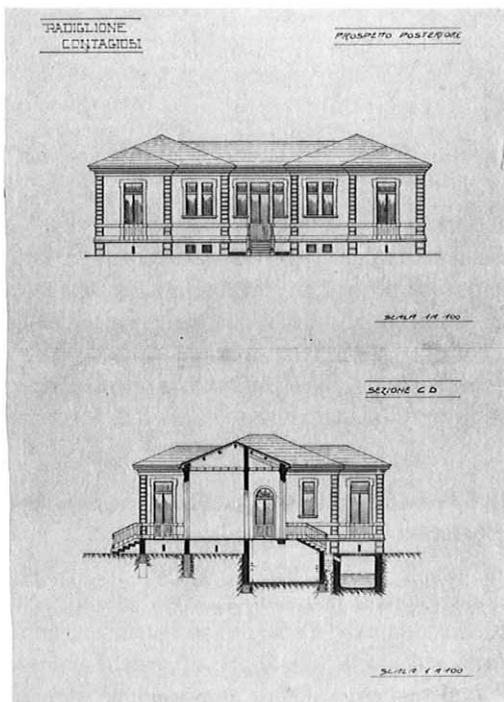
Fig. 27 Variante del 1908 al piano regolatore del 1885. In alto, a destra di borgo Cavour, al posto dell'ippodromo viene inserito il nuovo ospedale.

Figg. 28-29 Nuovo ospedale: padiglione contagiosi - pianta e prospetto

28



29



29

II. 5 La variante del 1912 e la lottizzazione di via Cesare Battisti

Quattro anni dopo, il problema del piano regolatore si ripresenta in termini ancora più complessi: a quest'epoca difatti il consiglio comunale ha già approvato la costruzione del nuovo ponte sul Savio e della nuova linea tramviaria Forlì - Cesenatico. Conseguentemente il pianto viene ampliato *“per vincolare quasi tutta la zona che si estende tra la porta Valzania e il fiume Savio tra le mura della città e la ferrovia”* ⁽⁵¹⁾.

Il 3 aprile del 1912 il consiglio comunale adotta il progetto redatto dall'ing. capo dell'U.T. comunale U. Belletti. Nella relazione allegata, egli illustra alle autorità centrali la necessità del nuovo piano regolatore ricordando che il Municipio, attraverso quello del 1885, per altro già decaduto, *“ebbe così una norma sicura per stabilire i nuovi allineamenti stradali e a questi subordinò le nuove concessioni per fabbricare, e dal canto suo, diede mano ai lavori comunali compiendo il nuovo mercato bovini, i viali Carducci, la strada Natale Dell'Amore, quella dei Mercati, la via Leonide Montanari, la via P. Turchi, la Traversa Giovanni Bovio e relativi viali, la strada della piccola velocità”*. L'ingegnere prosegue spiegando che il nuovo piano lascia invariato il progetto del 1885 salvo quelle modifiche che si sono rese necessarie (già descritte a proposito del piano del 1908). Le principali novità rispetto alla pianificazione precedente sono l'estensione del progetto fino al Savio e l'apertura di una strada di collegamento tra la via dello Zuccherificio e la via Bovio *“la quale si spinge in linea retta fino alla strada Provinciale di Cesenatico sotto la Chiesa di S. Piero”* (fig. 30) ⁽⁵²⁾.

In realtà, come risulta dal disegno, l'unica modifica al territorio a ponente della Ravennate è rappresentata dalla futura via Battisti. Solo nel 1924, ad opera di privati, sarà progettata una lottizzazione sull'area della fornace Marzocchi dalla quale troverà origine l'odierno quartiere tra le vie Battisti e Mulini; per amor di cronaca, la *“settantina di nuove case isolate, munite tutte di area interna da adibirsi ad orto e giardino”* si “tramutò” negli anni '60 in un nutrito numero di palazzine ⁽⁵³⁾ (fig. 31).

II. 6 Attività produttive localizzate nella zona dei primi piani regolatori

Come già ricordato, numerose varianti al piano regolatore del 1885 adottate dal Consiglio non ottennero mai l'approvazione da parte del Ministero dei LL.PP. poiché erano sempre prive dei *“piani particolareggiati di esecuzione e della descrizione di*

tutti i terreni da espropriare” ⁽⁵⁴⁾.

Nonostante ciò, il Municipio continuava a servirsi in maniera perlomeno spregiudicata del vecchio e decaduto strumento urbanistico, come risulta dalla vicenda del Consorzio Industrie Agrarie (C.I.A.). Esso aveva rilevato l'area occupata dalla raffineria dello zolfo di fronte alla stazione ferroviaria (fig. 32) *“allo scopo di dare sviluppo a tutte le industrie che anno relazione all'agricoltura”*, intendendo avviare una serie di attività veramente imponente per l'epoca ⁽⁵⁵⁾.

Nel 1923 il C.I.A. fa presente al Municipio che il *“programma della Società sarebbe ostacolato dal Piano Regolatore della città che progetta ben due strade”* sul suo terreno (facendo ovviamente riferimento al P.R. dell'85). Giocando suo fatto che *“Il Pianto Regolatore ha perduto ogni suo effetto giuridico”* ma che *“Questa nessuna sua efficacia non è, fortunatamente, a conoscenza che di pochi”*, l'ing. Belletti fa presente che *“La decadenza del Piano Regolatore apporta al Municipio un certo vantaggio, quello cioè di avere le mani libere nelle modificazioni che ritiene di fare, sia nella destinazione delle aree come nella variazione delle strade; può sopprimere addirittura la continuazione della via N. Dell'Amore oltre la via G. Bovio, se vorrà accogliere la domanda che il Consorzio Industrie Agrarie ha qui presentato. Ma ciò costituisce invece una rinuncia per il Comune per la quale questo ha diritto di richiedere completa giustificazione”*.

In questo modo il Municipio tendeva ad ottenere la garanzia, da parte del C.I.A., di rapido inizio dei lavori di costruzione dei fabbricati (fig. 32) ed a far pressione affinché gli stessi venissero portati a compimento nel giro di pochi anni.

L'esigenza di insediamenti industriali, all'epoca, era quanto mai impellente al solito fine di dare un lavoro ai numerosi disoccupati.

L'altra attività produttiva di rilievo, in Cesena, era rappresentata dalla lavorazione della barbabietola, gestita dalla *“Società Generale per lo Zucchero Indigeno”*. Essa aveva iniziato la produzione nell'agosto del 1900 e si era installata *“nei terreni fra il torrente Cesuola, il ponte della ferrovia sul Savio, la strada delle fornaci e il fiume Savio”* ⁽⁵⁶⁾.

Con i primi decenni del '900 assunsero grande rilievo anche altre attività che si innestarono nella importante tradizione agricola cesenate.

Risale al 1866 la istituzione a Cesena della prima Scuola Agraria di Romagna e all'anno successivo la costituzione del Consorzio Agrario, associazione nata con l'intento di promuovere il miglioramento e l'introduzione di innovazioni tecniche in agricoltura.

D'ora in poi il problema della produzione agricola viene affrontato con nuovi mezzi, nuove tecnologie, nuovi tipi di colture per ottenere maggiore produttività a minore costo e per entrare competitivamente in nuovi e più lontani mercati (non a caso si studiano i mezzi di conservazione delle merci per il trasporto). Nuovi, lontani mercati significano, infine, il bisogno di mezzi di locomozione più capienti e più veloci; a questo punto il discorso conduce inevitabilmente alla ferrovia. Non a caso gli opifici per raccolta, conservazione, imballaggio e spedizione della frutta in Cesena verranno costruiti fra le vie Cervese e Ravennate, immediatamente a ridosso della strada ferrata. Si veda, fra i tanti, per esempio, l'edificio per la lavorazione della frutta,

(ubicato all'incrocio tra gli attuali viale M. Angeloni e via Europa) la cui richiesta di costruzione, da parte della "Società cooperativa per l'esportazione di prodotti agrari" risale al 1910 (fig. 33).

II. 7 L'Ippodromo

Mentre sulla carta si andava teorizzando, in maniera più o meno speculativa, tramite i vari piani regolatori, nella realtà il territorio cesenate al di fuori della mura si stava dotando di una serie di infrastrutture, la maggior parte svincolate dai piani stessi ma localizzate vicino all'Emilia. Una di esse, ad esempio, è rappre-

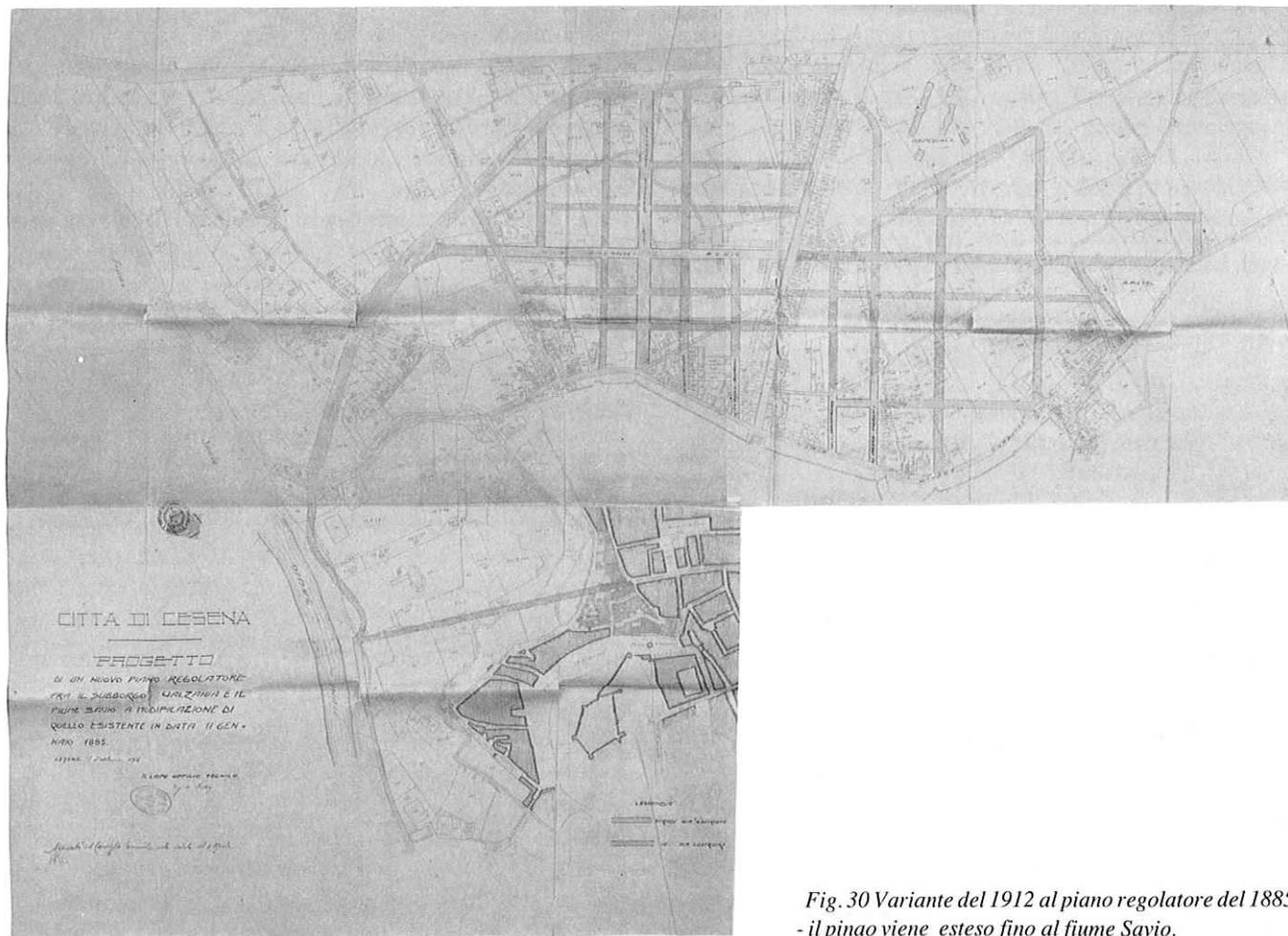


Fig. 30 Variante del 1912 al piano regolatore del 1885 - il piano viene esteso fino al fiume Savio.

sentata dall'ippodromo. Perlomeno dalla metà dell' '800, i cesenati nutrivano un particolare interesse per l'attività ippica; nel 1829 il conte Neri lasciò in eredità al comune un'area, posta all'interno delle mura e sulla via Emilia, affinché fosse adibita a giardino pubblico. Tale opera, realizzata circa quindici anni dopo, era dotata anche di una pista circolare per le corse a cavallo. Evidentemente questa struttura si rivelò ben presto inadeguata se si ricorda che già nell'ultimo quarto di secolo, nei primi piani regolatori riguardanti l'area fra mura e ferrovia, era previsto un "circo" per le gare ippiche ⁽⁵⁷⁾.

Fatto curioso (e non casuale?), il destino dell'ippodromo rimane invece legato alla via Emilia poiché la sua costruzione iniziò nel 1920 "nei terreni posti a valle della nuova Emilia e alla sinistra del Fiume Savio" ⁽⁵⁸⁾.

A conferma di una vicinanza non fortuita fra ippodromo e strada, depone il fatto che tali terreni appartenevano alla Congregazione di Carità; essa possedeva in tutto il territorio cesenate numerose proprietà, tra le quali la società ippica scelse evidentemente la più indicata ⁽⁵⁹⁾. Il nuovo impianto venne inaugurato il 9 aprile del 1922 (fig. 34) ⁽⁶⁰⁾ e fu collegato alla "nuova via Emilia, nel punto in cui questa si unisce con la strada del Savio con un unico rettilineo" ⁽⁶¹⁾. Il "grande e ben ideato Ippodromo, offrirà una nuova attrattiva per altre costruzioni"

e i suoi dintorni andranno "infittendosi di altre modeste e numerose costruzioni" ⁽⁶²⁾.

II. 8 Il nuovo mercato per il bestiame

Ancora, pochi anni dopo, viene ripreso l'ormai "secolare" problema della localizzazione dei mercati per il bestiame. Esso risaliva alla metà dell' '800 quando la situazione dei mercati risultava già al limite della tollerabilità e funzionalità: addossati alle mura immediatamente a levante e a ponente della porta Cervese (fig. 35), costeggiati dalla strada di Circonvallazione, erano oggetto di continue lamentele sia per l'ingombro che creavano al traffico che per la loro inadeguata superficie ⁽⁶³⁾. In un primo momento il Municipio decide di acquistare un terreno di proprietà della Cappellania di S. Anna Terza, situato immediatamente al di là della strada di Circonvallazione e prospiciente al Foro Boario (fig. 36) ⁽⁶⁴⁾.

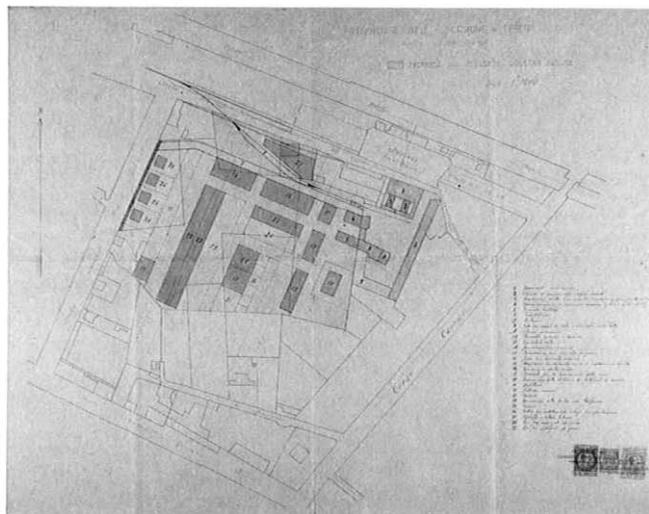
Già nel 1880 la nuova sistemazione si rivela insufficiente e un cronista dell'epoca si augura che venga "tolto lo sconcio di vendere i maiali passeggiare lungo la strada che conduce alla stazione, e transitare specialmente sui marciapiedi con non troppo gusto dei pedoni" ⁽⁶⁵⁾.

Fra il 1881 e 1883, nei menzionati progetti di P.R., si nota come

Fig. 31 Progetto di lottizzazione (del 1912) dell'area della fornace Marzocchi a nord di via C. Battisti - Planimetria.



Fig. 32 Planimetria generale del progetto di costruzione (1920) di edifici da adibirsi alle molteplici attività del C.I.A.



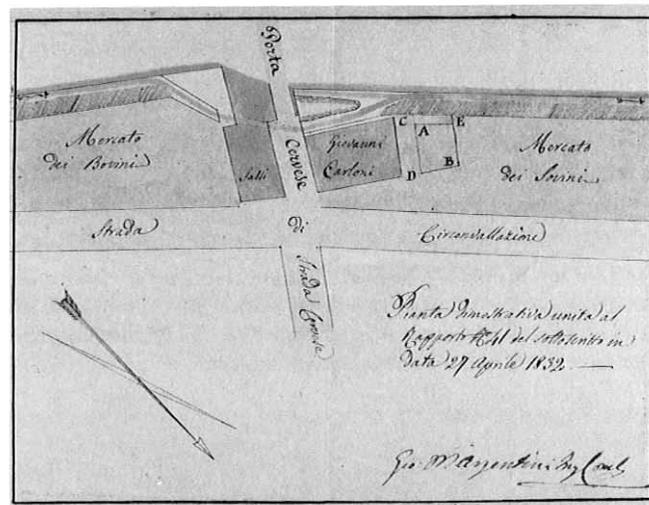
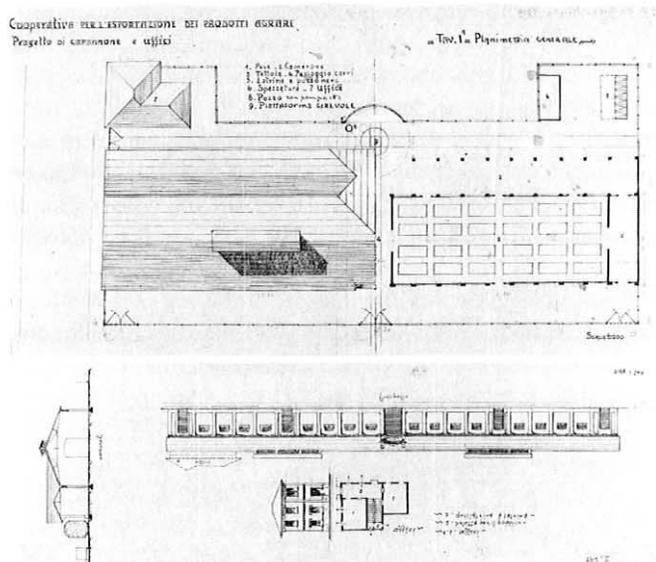


Fig. 33 Progetto per la costruzione di edifici per la lavorazione della frutta nei pressi della stazione ferroviaria - Pianta e prospetti.

Fig. 34 Progetto per il "nuovo ippodromo" - Planimetria generale.

Fig. 35 Planimetria del 1832 dell'area a ridosso delle mura nei pressi di porta Cervese - Si noti il fossato e i mercati dei bovini e dei suini.

Fig. 36 Pianta del 1857 del nuovo mercato localizzato di fronte al mercato dei suini, sul lato opposto della strada di circovallazione.

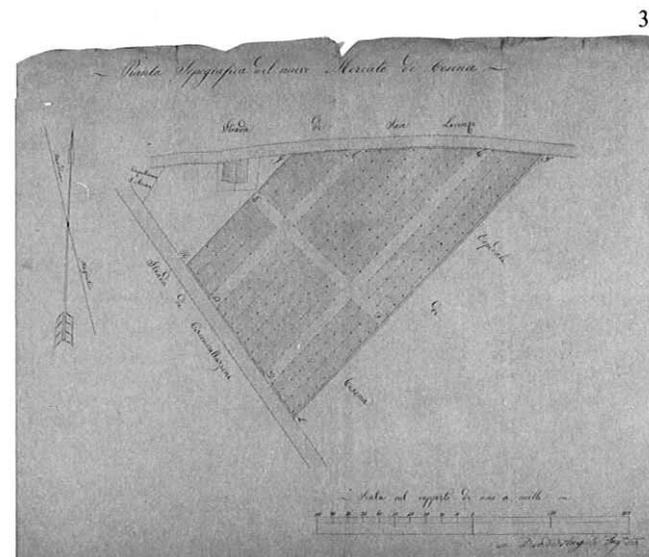
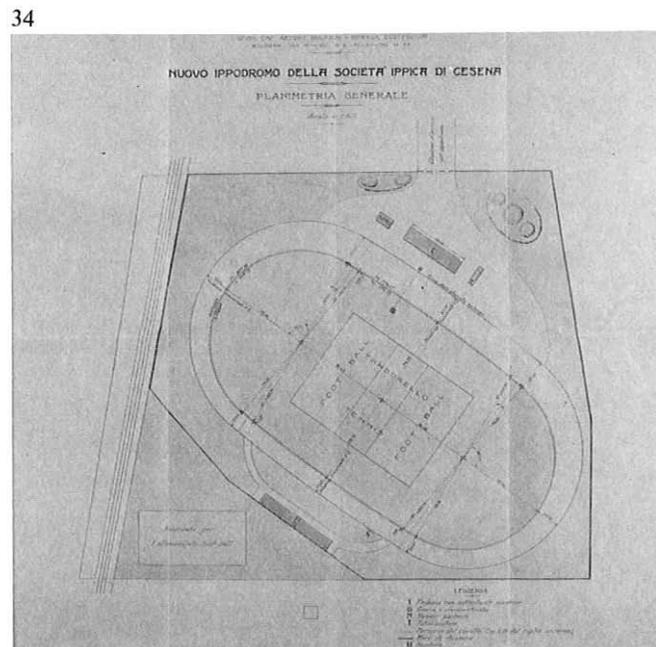
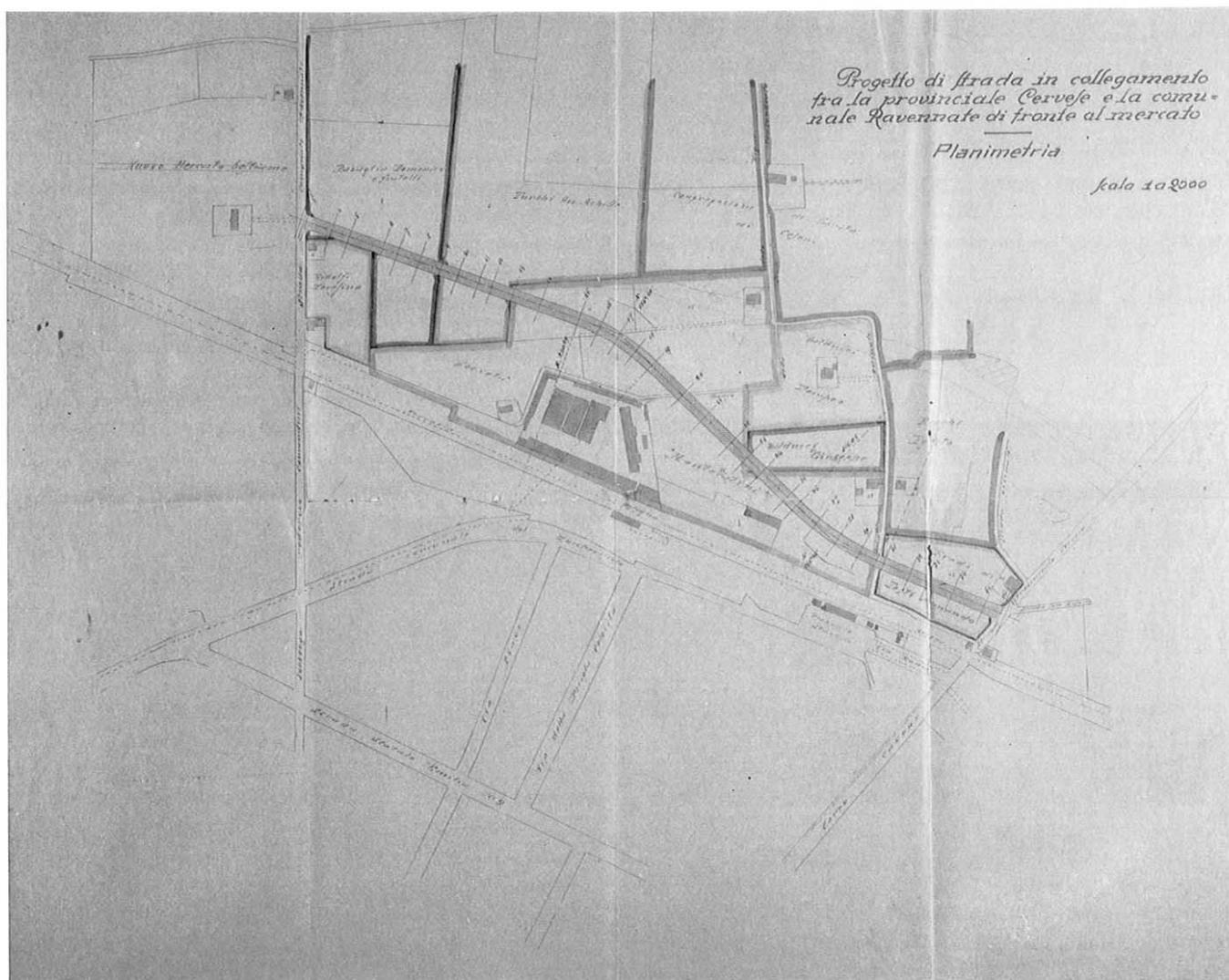


Fig. 37 Progetto della strada di collegamento fra la "Comunale Ravennate e la Provinciale Cervese" - La strada avrebbe seguito un tracciato pressoché uguale a quello previsto dall'attuale progetto della secante - In alto a sinistra il nuovo mercato.



il problema della collocazione dei mercati abbia ancora una posizione preminente; in alcune proposte prevale l'intenzione di mantenerli a nord-ovest dell'erigendo borgo Cavour, poco oltre le mura, in una posizione centrale, organizzandoli in maniera ordinata; in altre proposte si tende invece a spostarli più a nord verso la ferrovia o a metà strada fra questa e le mura. In un progetto del 1882 il mercato è spostato ad est del borgo Cavour ma il piano del 1898 torna a posizionarlo come nelle prime soluzioni ⁽⁶⁶⁾.

In effetti solo nei primi decenni del Novecento si provvederà allo spostamento e alla riorganizzazione dei mercati, localizzandoli lungo la strada Ravennate, a ponente di essa, subito oltre la ferrovia. Terminati nel 1933, per il loro completamento furono utilizzati "fondi preventivati per la strada di collegamento fra la Comunale Ravennate e la Provinciale Cervese, la quale non ha avuto esecuzione" ⁽⁶⁷⁾ (fig. 37). Tale strada avrebbe seguito un tracciato pressoché uguale a quello previsto dall'attuale progetto della secante e nasceva dall'esigenza di un'ulteriore comunicazione, a servizio dei mercati, tra Ravennate e Cervese.

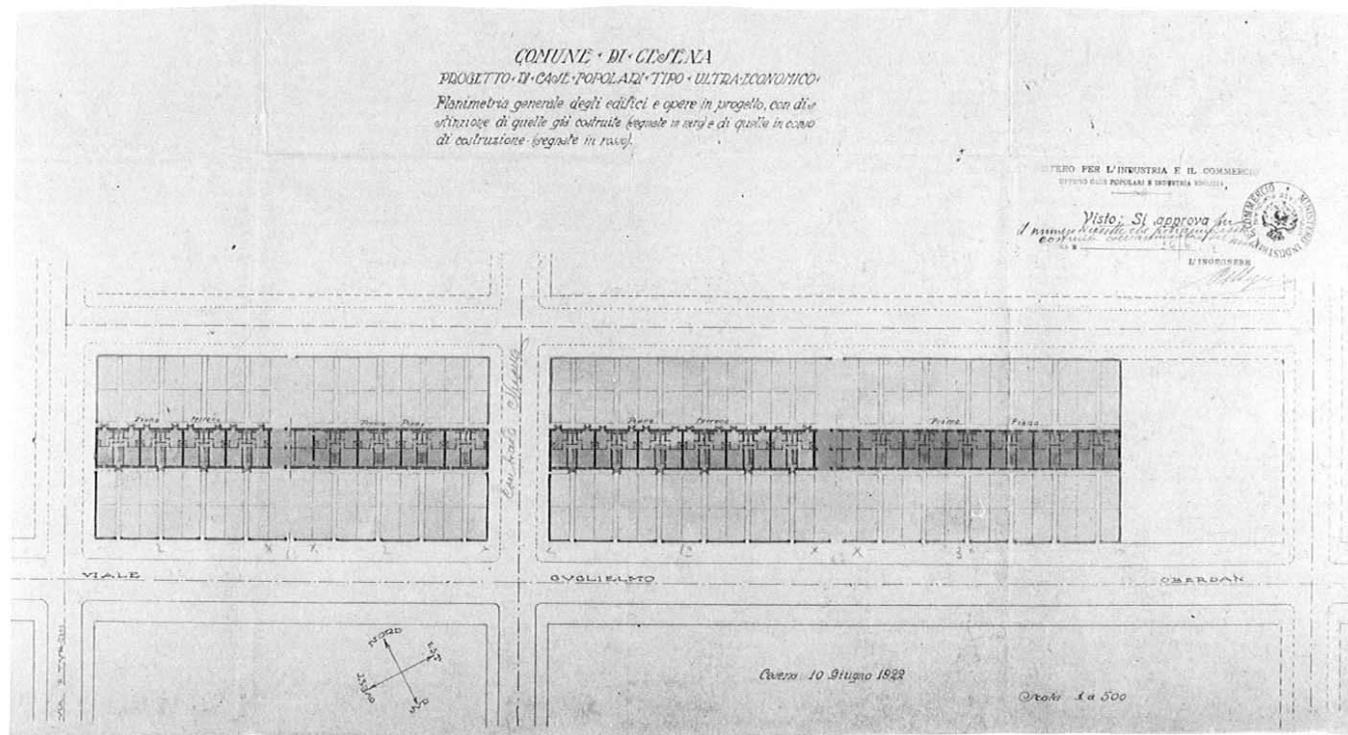
Si pensi che all'epoca esse erano unite solamente dal viale Bovio, già in parte gravato dal traffico di attraversamento della via Emilia e da quello locale inerente alle attività produttive della zona.

L'effettivo collegamento tra le due strade venne aperto in un secondo tempo più a nord (via Madonna dello Schioppo) in prosecuzione diretta del raccordo dell' appena completato cavalcavia; nell'ottobre del 1933, dopo aver effettuato le prove da carico, gli ing. collaudatori dichiaravano "che nulla si oppone all'apertura al traffico del cavalcavia per carichi non oltrepassanti la portata di 10 tonnellate" ⁽⁶⁸⁾.

II. 9 L'edilizia pubblica: due esempi lungo la via Emilia

L'apertura del nuovo mercato (e delle strade ad esso connesse) risolve finalmente il problema della sua collocazione. Ma un altro problema, che Cesena si porta dietro da decenni, rimane in gran parte insoluto: L'edilizia residenziale fuori mura si era sviluppata non tenendo in nessun conto le reali possibilità

Fig. 38 "Progetto di Case popolari ultraeconomico" in viale G. Oberdan - Planimetria generale.



economiche di quegli strati sociali che si trovavano nella necessità di una alloggio. La questione, oltre agli abitanti del borgo Chiesanova, interessava tutta “la parte povera della cittadinanza” costretta “a rinfiltrarsi, a condensarsi entro le catapecchie, specie in quelle che fiancheggiano le più misere strade, quali le vie del Rosario, di Paderno, le Mura di S. Domenico, le vie Braschi, Verdoni, Paiuncolo, Roverella, Albizzi, Verzaglia e altre” (69). Il rimedio che le autorità comunali dell’epoca avevano messo in atto presenta un carattere decisamente contraddittorio: la giunta municipale difatti tentò di favorire con vari mezzi la costituzione e lo sviluppo di società per la costru-

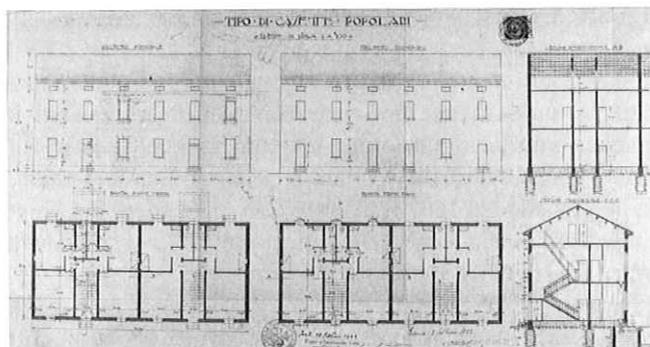
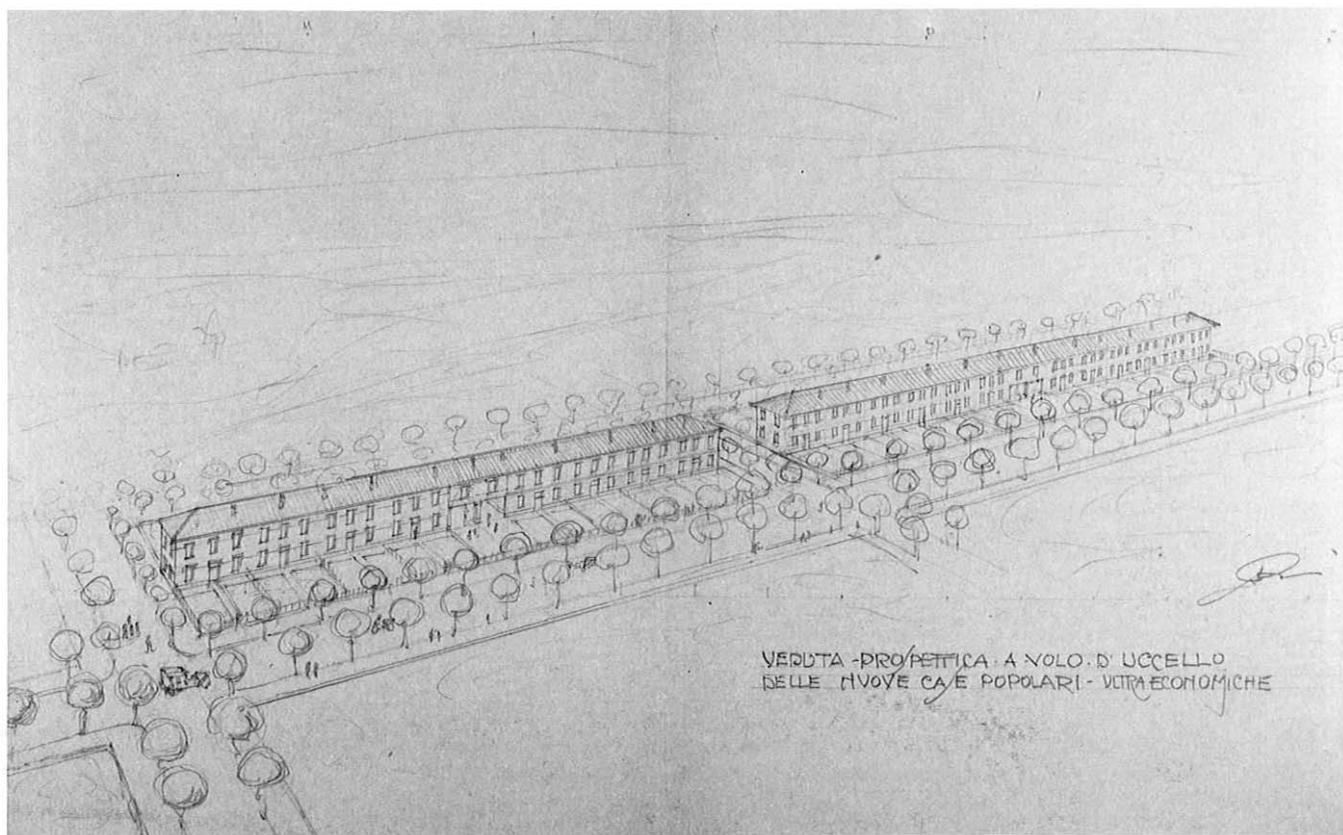


Fig. 39 “Progetto di Case popolari tipo ultraeconomico” - Prospetti, piante, sezioni.

Fig. 40 Veduta prospettica delle “Case popolari” di viale G. Oberdan.



zione di case operaie ⁽⁷⁰⁾ (sulla base di identiche associazioni nate nell'ambito di altre città) andando incontro però ad una palese, macroscopica incongruenza poiché di fatto a Cesena, in quegli anni, gli operai erano quasi inesistenti.

Un approccio più realistico al problema, quello cioè di impostare una politica edilizia per le case popolari, venne avviata solo nel 1904 quando "il Municipio evocò a sé ogni iniziativa in proposito, ordinando al proprio Ufficio Tecnico di studiare il problema delle abitazioni dei poveri e di presentare un progetto concreto da sottoporre all'approvazione del Consiglio, deliberandone la spesa a carico del Comune" ⁽⁷¹⁾.

Il progetto ebbe subito un iniziale arresto causato dalla difficoltà di reperire i finanziamenti, dalle lungaggini burocratiche e dal blocco delle autorizzazioni da parte delle autorità centrali.

"Nel 1910 parendo all'On. Comandini di aver avuto molte promesse dall'On. Luzzati, circa l'approvazione e gli aiuti del Governo, furono impartiti nuovi ordini all'Ufficio comunale per rivedere e aggiornare il progetto decaduto delle case popolari. E da quell'anno incominciò l'odissea degli aggiorna-

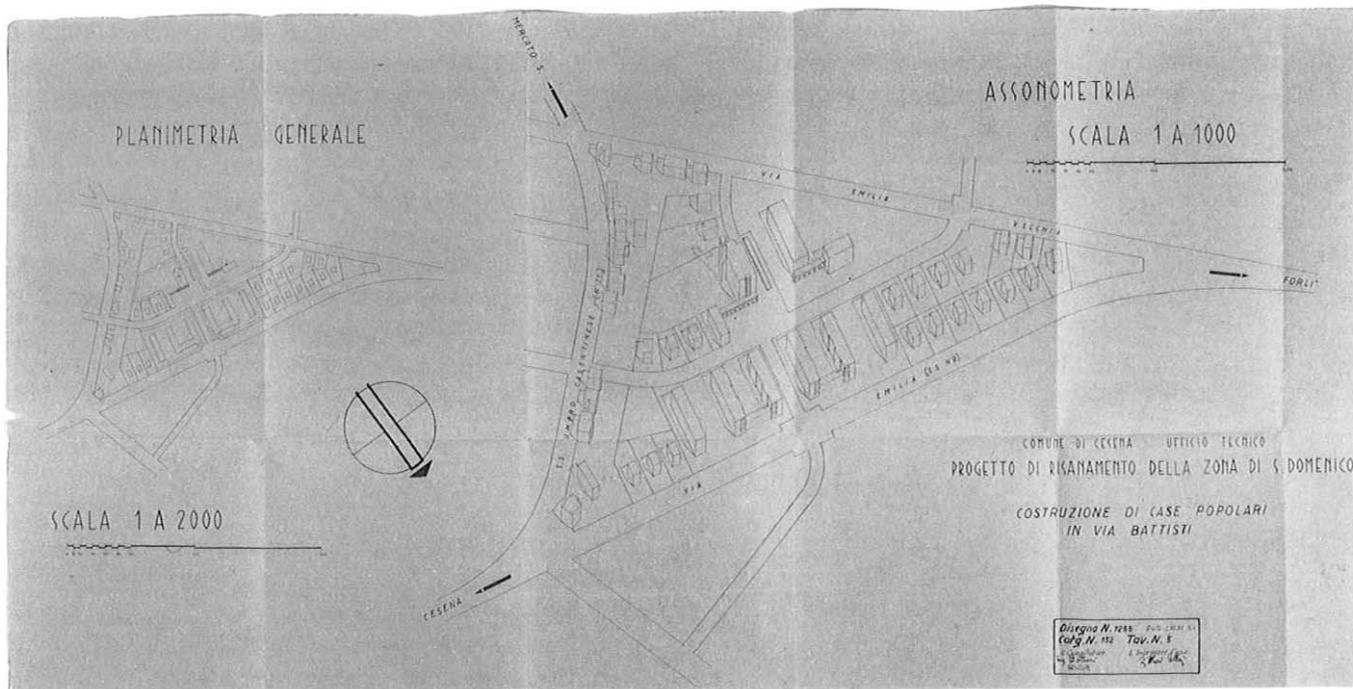
menti ad onta dei quali il problema delle case popolari non fece un passo avanti e ciò non per mancanza di buona volontà negli uffici competenti e nei pubblici amministratori, ma bensì per tutti gli incaponimenti dell'Autorità Governativa, la quale, mentre da un lato impediva qualsiasi svolgimento dell'importante questione, non si peritava dall'altro lato di sospingere con circolari i Comuni nel ricercare i mezzi più idonei a trovare la migliore soluzione a un problema che tiene le popolazioni in continua agitazione".

Venne la guerra mondiale e davanti la grande questione nazionale, che tutte le altre assorbiva, tacquero, naturalmente, anche quelle relative ai bisogni più urgenti delle popolazioni" ⁽⁷²⁾.

Finalmente, nel giugno del 1919, l'amministrazione delibera di costruire per proprio conto due gruppi di "case economiche e popolari" in Cesena. Dal carteggio risulta che i luoghi ipotizzati per le nuove abitazioni erano l'area dell'ex Tiro a Segno o quella compresa tra viale Oberdan e la ferrovia, parallelamente a corso Cavour.

La scelta effettuata, invece, fu quella di costruire "n. 10 case

Fig. 41 Progetto per la costruzione di case popolari in via C. Battisti (oggi via G. Matteotti) a seguito del "risanamento della zona di S. Domenico" - Planimetria, assonometria.



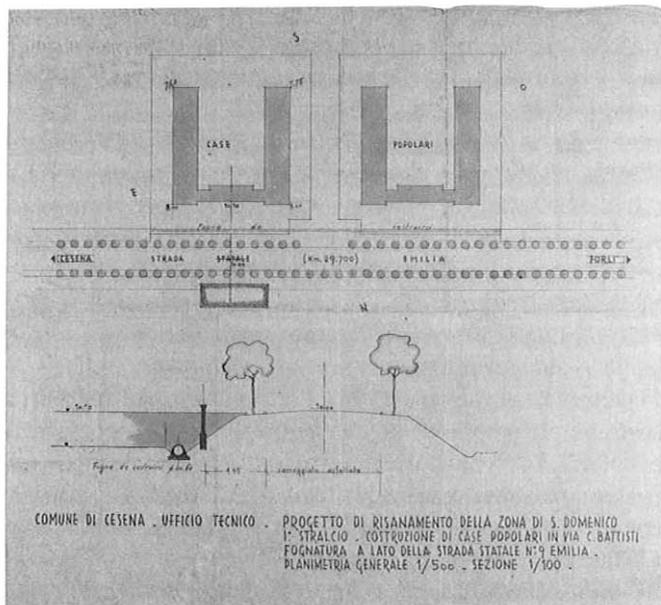
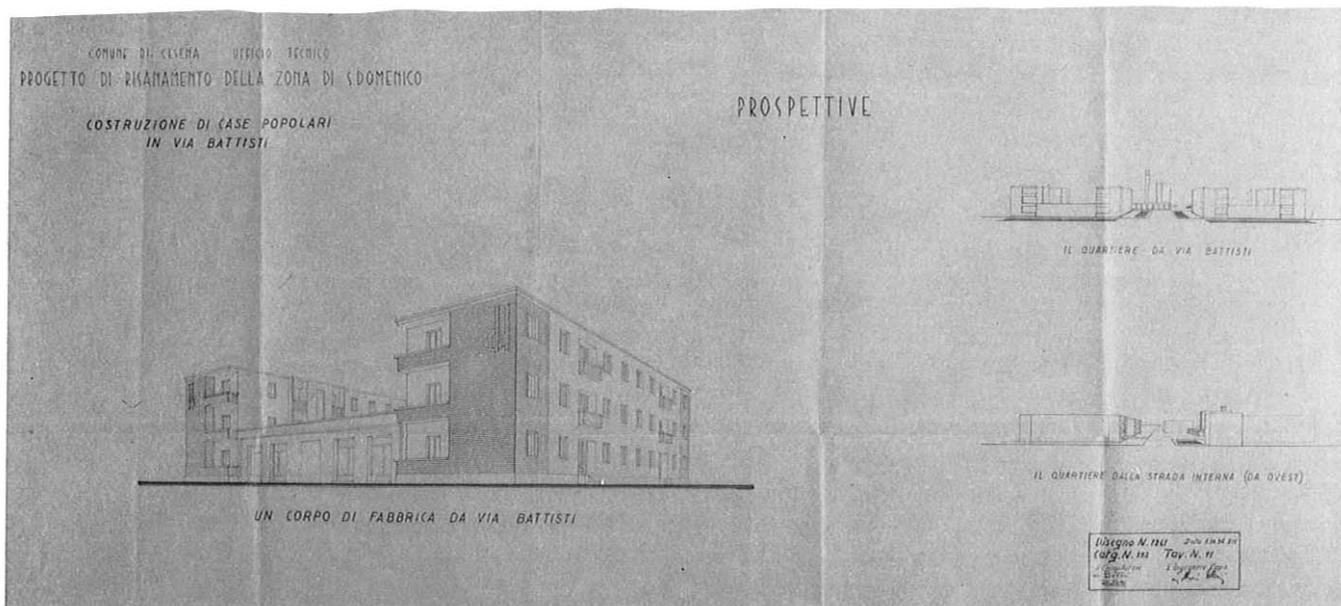


Fig. 42 Progetto per la costruzione di un tracciato di fognatura, a lato della strada statale Emilia, a seguito del "risanamento della zona di S. Domenico" - Pianta, sezione.

Fig. 43 Prospettive del quartiere e degli edifici da costruirsi in via C. Battisti (oggi via G. Matteotti) a seguito del "risanamento della zona di S. Domenico".



doppie allineate sul viale G. Oberdan con la fronte verso sud" (figg. 38-40).

Ogni nucleo familiare avrebbe avuto a disposizione due ambienti di "m. 4 di larghezza per m. 4,50 di lunghezza, quindi una superficie di mq. 18 con una altezza minima di m. 3,60" e una piccola latrina disimpegnata dal resto dell'abitazione. Considerando l'elevato numero di componenti di una famiglia media dell'epoca, la sistemazione in due soli vani non appare certo ottimale. D'altronde vi è da rilevare positivamente il fatto che per la volta, si teneva effettivamente conto delle reali possibilità economiche degli inquilini. Infatti, oltre al modesto canone richiesto, erano previste delle agevolazioni in caso di morosità del locatore. Tuttavia l'ing. Belletti, non soddisfatto, commentava che: *"Il lavoratore, entrando dunque nel quartierino d'abitazione assegnatogli, vi entrerà, purtroppo, solo come inquilino. Sarebbe stato desiderabile invece, sotto ogni aspetto, che esso vi fosse entrato con la prospettiva di diventare in un periodo, il più possibilmente breve, proprietario"*.

I lavori, iniziati alla metà del 1921, risultavano completati nel dicembre del '22; particolari curiosi, specie per un'opera pubblica, la velocità di esecuzione ed il costo finale che risultò inferiore di circa il 10% rispetto alle previsioni di progetto stanziato dal Comune ⁽⁷³⁾.

L'altro intervento, qui documentato, di edilizia popolare lungo la via Emilia inizia circa quindici anni dopo ed è legato alla logica delle grandi demolizioni dell'epoca fascista, diretta alla creazione di spazi monumentali a discapito dell'antico tessuto storico e degli abitanti costretti a trasferirsi in aree periferiche. Il progetto, che mira alla pianificazione dell'intera città, prevede anche un vasto programma di "risanamento del quartiere di S. Domenico" (in passato immediatamente connesso al Borgo Chiesanova), che, scampato alle demolizioni ottocentesche, non si salvò invece da quelle ordinate nel 1936, nel corso della sua visita a Cesena, da Benito Mussolini ⁽⁷⁴⁾.

L'intervento consisteva nel pressoché totale abbattimento degli isolati compresi tra le vie Mura Fabbri, Paderno e Rosario anche se la relazione tecnica allegata al progetto ⁽⁷⁵⁾ recita testualmente: *"Esso è stato definito nelle linee di massima in base ai seguenti criteri: Conservazione dell'antico nucleo con assoluto rispetto delle caratteristiche ambientali"!*

Nel 1936 la parrocchia di S. Domenico comprendeva circa 800 abitanti ⁽⁷⁶⁾; un terzo dei quali, e precisamente i meno abbienti, fu trasferito in nuovi alloggi costruiti per l'occasione. Nell'area prescelta a tale scopo, il "triangolo di terreno situato a ponente del fiume Savio, fra Via Battisti, la Vecchia Via Emilia e la Strada Statale del Savio", doveva sorgere "un quartiere di case a schiera, tipo popolare. Su quest'area è appunto progettata la

costruzione di due gruppi di case popolari. Ciascun gruppo è formato da due corpi di fabbrica ad uso abitazione, a tre piani oltre lo scantinato, collegati da un corpo di fabbrica a un piano adibito a botteghe" (fig; 41-43).

Gli edifici erano composti da alloggi di diversa metratura e comunque maggiori e più articolati di quelli costruiti lungo il viale Oberdan.

Il progetto del nuovo quartiere prevedeva, inoltre, la costruzione di una piazza (ovviamente scenografica) con chiesa sullo sfondo, orientata verso la nuova via Emilia. In effetti le uniche costruzioni realizzate e portate a compimento (nel 1938) furono i due gruppi di case popolari ⁽⁷⁷⁾.

II.10 Edilizia residenziale fra mura e ferrovia

Gli interventi di edilizia privata fuori mura, a metà dell'800, sono limitati lungo i borghi; le case, aggregate fra loro, quasi sempre nascevano ad un piano e spesso venivano sopraelevate in un secondo tempo.

Tali costruzioni di solito erano costituite da un androne centrale con annesso il corpo scala collegante i piani superiori (figg. 44-45).

Ad avere maggiore sviluppo fu, per primo, il borgo Cavour soprattutto dopo l'arrivo della ferrovia, in quanto esso assunse anche la funzione specifica di "Viale della Stazione".

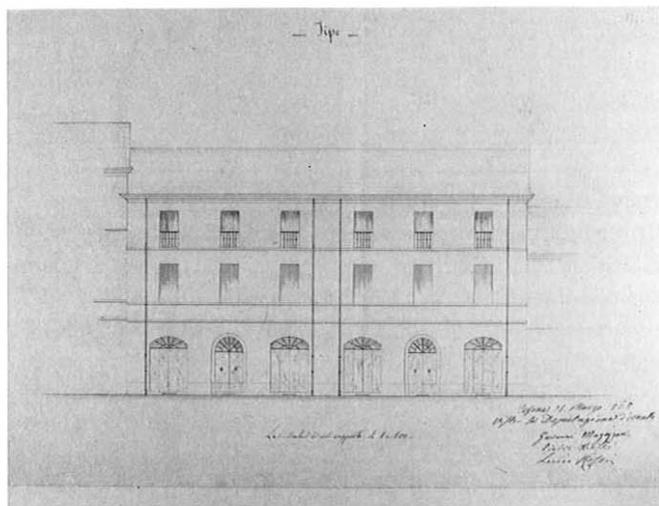
L'amministrazione comunale cercò di favorire con vari mezzi l'edificazione del Borgo: sia attraverso la cessione gratuita delle aree, sia attraverso sovvenzioni a fondo perduto, permettendo all'imprenditoria edile della zona di concludere affari assai vantaggiosi.

L'ing. U. Belletti nel 1922 entusiasticamente scriveva: *"Il Borgo Cavour in poco tempo fu completato.*

Vennero poi le costruzioni in Via Natale Dell'Amore, in Via Bovio, nel Sobborgo Comandini, nel Sobborgo Cavallotti, in Via Luigi Carlo Farini. Tutte queste strade gradatamente si vennero popolando di case, in generale a due piani, semplici, dai 5 agli 8 vani e relativi servizi con annesso terreno da coltivarsi a orto o a giardino.

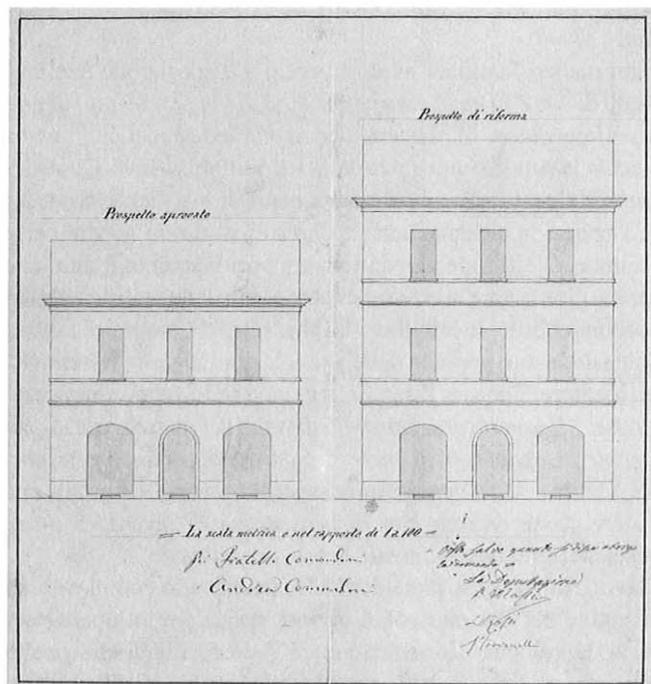
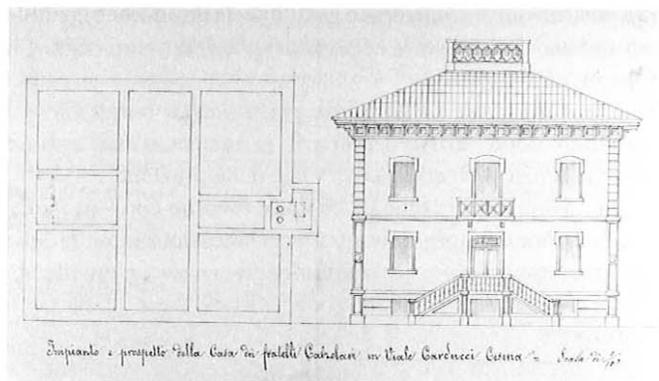
L'apertura delle Barriere daziarie determinò poi l'esodo dei cittadini verso l'esterno, l'abbandono del rinchiuso delle case di città per la luce, l'aria, la ventilazione dell'aperta campagna".

In quegli anni, infatti, si comincia sistematicamente a costruire anche in altre aree, ad esempio a levante di borgo Cavour nell'attuale quartiere di Madonna delle Rose; a tal proposito leggiamo ciò che scriveva ancora l'ingegnere: *"la vasta zona del piano regolatore, compresa tra il Viale Carducci e la linea*



44

46



45

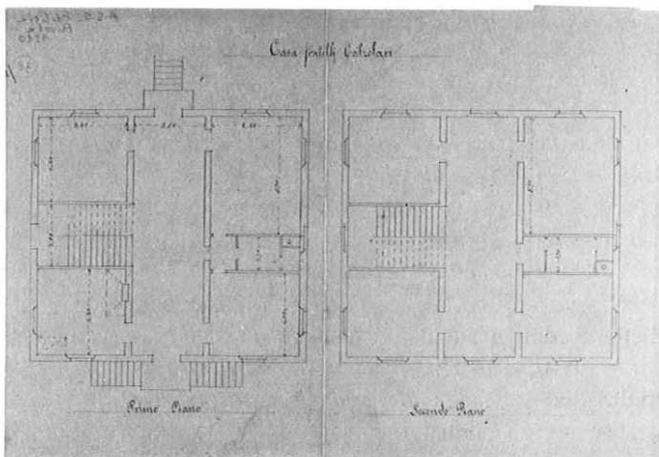


Fig. 44 Casa Benedetti in Corso Cavour - Prospetto

Fig. 45 Casa Comandini in Corso Caovur, progetto di sopraelevazione - Prospetti.

Fig. 46 Casa Calzolari in viale G. Carducci - Piante, prospetto.

ferroviaria, col suo nuovo reticolato di strade alberate, larghe, spaziose, fiancheggiate da comodi marciapiedi, restò destinata alle nuove fabbriche e in parte ne è già coperta. In essa si alterneranno le casette linde, civettuole dell'Edilizia, contornate da aiuole e fiori" ⁽⁷⁸⁾.

Le abitazioni qui erette, a differenza di quelle dei Borghi, sono tutte di tipo medio - alto, a villa, destinate quindi alle classi sociali più facoltose della città (fig. 46); al proposito, quindi, in questo periodo si segnala un grosso cambiamento di mentalità se si pensa che una quarantina di anni prima il Gonfaloniere Giacomo Guidi, come abbiamo visto, proponeva una nutrita serie di agevolazioni a coloro che fossero andati ad abitare fuori dalle mura cittadine, dato che allora nessuno voleva optare per questa scelta. La progettazione di questi fabbricati denota, spesso, la mancanza di esperienza nella produzione di edifici non aggregati, da parte dei tecnici incaricati e si traduce, in genere, in una distribuzione interna mal calibrata e poco articolata, non differente da quella delle abitazioni delle classi meno abbienti (localizzate ad esempio nella zona dell'Oltresavio); se non che, nel primo caso le dimensioni sono estremamente dilatate e i prospetti, prolungando la tradizione tardo ottocentesca, continuano a fare largo impiego di "imbellettature" murarie.

II. 11 La pianificazione degli anni '30

Con gli anni '30, si apre a Cesena una nuova stagione "pianificatoria" che riguarda non più solamente la parte a nord della città, ma tutto il territorio, compreso il centro storico. Ed è proprio sull'antico nucleo che, in piena logica "giovannoniana", si concentrano gli sforzi dell'intelligenza locale, proponendo singolari interventi. A dare il via è il podestà di Cesena, che nel febbraio del 1933 "affidava all'Ufficio Tecnico Comunale l'incarico di studiare un progetto di massima per la sistemazione dell'agglomerato urbano" ed inoltre ordinava "che il progetto del Piano Regolatore si ispiri [sic] ad opportune norme in relazione alle necessità del centro abitato" ⁽⁷⁹⁾.

Le "opportune norme" non tardarono ad arrivare; infatti nel maggio dello stesso anno, il podestà, sentito il parere della consulta comunale, deliberava che il piano dovesse essere redatto tenendo conto "dello sviluppo presumibile per un cinquantennio" e, per quanto riguarda la "Conservazione delle caratteristiche storiche ed artistiche della Città", egli proponeva la "formazione di armonici quadri urbani che mettano in evidenza gli edifici monumentali nonché gli aspetti paesistici e pittoreschi; lo sventramento e il diradamento dei vecchi nuclei della Città, dove ciò fosse imposto da ragioni di traffico, di viabilità di igiene e di estetica; il collegamento dei vari quartieri

della Città fra loro e con le grandi strade di traffico; la creazione di nuove strade e piazze, con rettifica e sistemazione di quelle esistenti".

La linea, dunque, è quella delle demolizioni ad oltranza viste come metodo di risoluzione di ogni problema, sia esso di viabilità o di estetica, di igiene o di decoro. Si fa del piccone demolitore lo strumento principe della progettazione e la ricetta ottocentesca è riproposta senza soluzione di continuità.

Inoltre, per le aree limitrofe al centro, il podestà propone che siano suddivise funzionalmente in: "Zona riservata alla grande e piccola industria, da crearsi possibilmente nelle immediate vicinanze della Ferrovia; zona per abitazione civile a carattere intensivo; zona per abitazione a carattere semi-intensivo, a tipo villini, da distribuirsi nella parte migliore delle aree di ampliamento, zona per case di tipo economico e popolare, da costruirsi possibilmente in prossimità della zona industriale" ⁽⁸⁰⁾.

Il progetto dell'U.T.C. è preceduto da altre proposte come, ad esempio, quella dell'architetto Reciputi che prevedeva una serie di interventi fortunatamente solo in parte attuati.

Nel Corriere Padano ⁽⁸¹⁾ del novembre 1934, sono entusiasticamente riportati dal cronista i punti salienti del piano-Reciputi il quale sostiene il "principio che si debba anzitutto determinare e quindi creare il centro cittadino - attualmente mancante - con opportune opere di demolizione di vecchi fabbricati, con il prolungamento, ampliamento e raddrizzamento di strade principali e secondarie, e il liberamento di vaste aree da inviridire". Gli interventi si sarebbero dovuti concentrare nelle immediate vicinanze "della principale arteria cittadina nel tratto via Carbonari - Corso Garibaldi, e cioè la zona compresa fra Piazza del Duomo e Piazza Fabbri". Si inizia con la "Demolizione totale del Palazzo Almerici e della casa Giorgi per ottenere l'isolamento del Palazzo del Ridotto"; e si prosegue con la "Costruzione di un'ampia strada (larga 14 metri) da Piazza Fabbri a Piazza Vittorio Emanuele mediante la rettificazione e l'allargamento di Via Zeffirino Re" mentre verso nord il prolungamento di via Montalti sarebbe stato connesso, fuori le mura, col viale Angeloni.

Si programmano poi altri "prolungamenti", quelli cioè di "Via Chiamonti, fino a Piazza Vittorio Emanuele con sventramento e demolizione della zona compresa tra Via Fra Michelino e la Cesuola" e di via Verdoni fino a viale Carducci (larghezza 12 metri) accompagnato dalla "Demolizione della zona compresa tra la via Albertini, Roverella e Aldini".

Inoltre, l'allargamento di via del Serraglio avrebbe unito piazza Trieste a corso Comandi.

Gli altri interventi previsti dal piano non si discostano da quelli

già descritti e in parte si vanno ad allineare a quelli proposti nel progetto di Piano Regolatore del 1936 redatto dall'U.T.C. nel quadro del vasto programma di interventi, già parzialmente trattato a proposito delle "case popolari", definito "Progetto di risanamento della zona di S. Domenico".

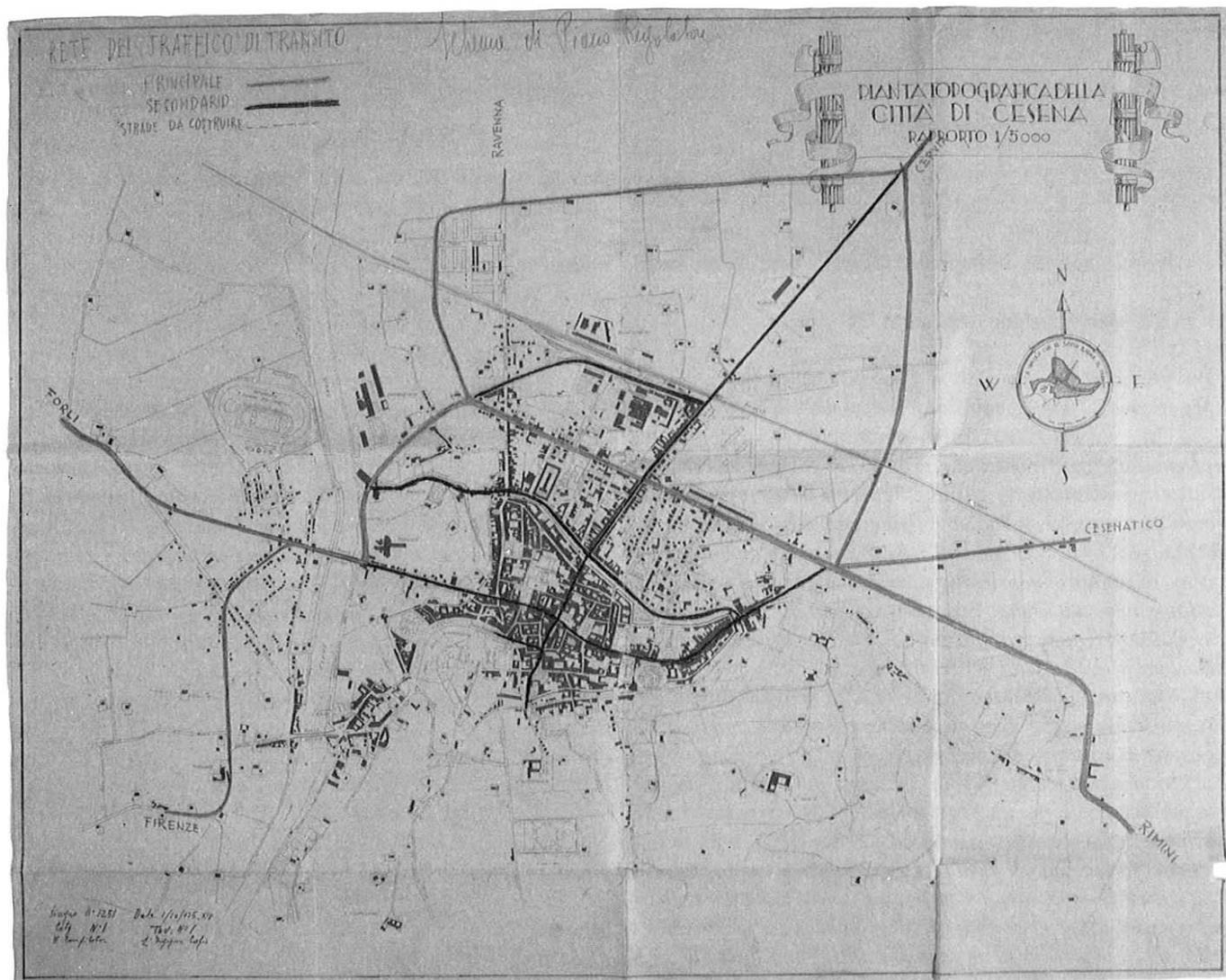
Il P.R., che nelle linee generali rispetta le richieste del Podestà, è costituito da tre tavole.

La prima (fig. 47) è inerente alla "rete del traffico di transito" che indica, per la prima volta, il tracciato dell'attuale via Emilia

quale asse principale e la costruzione di una strada, in prosecuzione della via Madonna dello Schioppo fino all'Emilia, che limitasse a est della Cervese la nuova espansione.

La seconda tavola (fig. 48) riguarda il "traffico interno". Essa prevede il "Decongestionamento delle strade del vecchio nucleo col raddoppio di alcune arterie (una a monte e una valle di Via Battisti, una parallela a Via Chiaramonti, un raddoppio di Corso Umberto e Corso Cavour), con la costruzione di dirette comunicazioni dei centri [Amministrativo: piazza del Popolo;

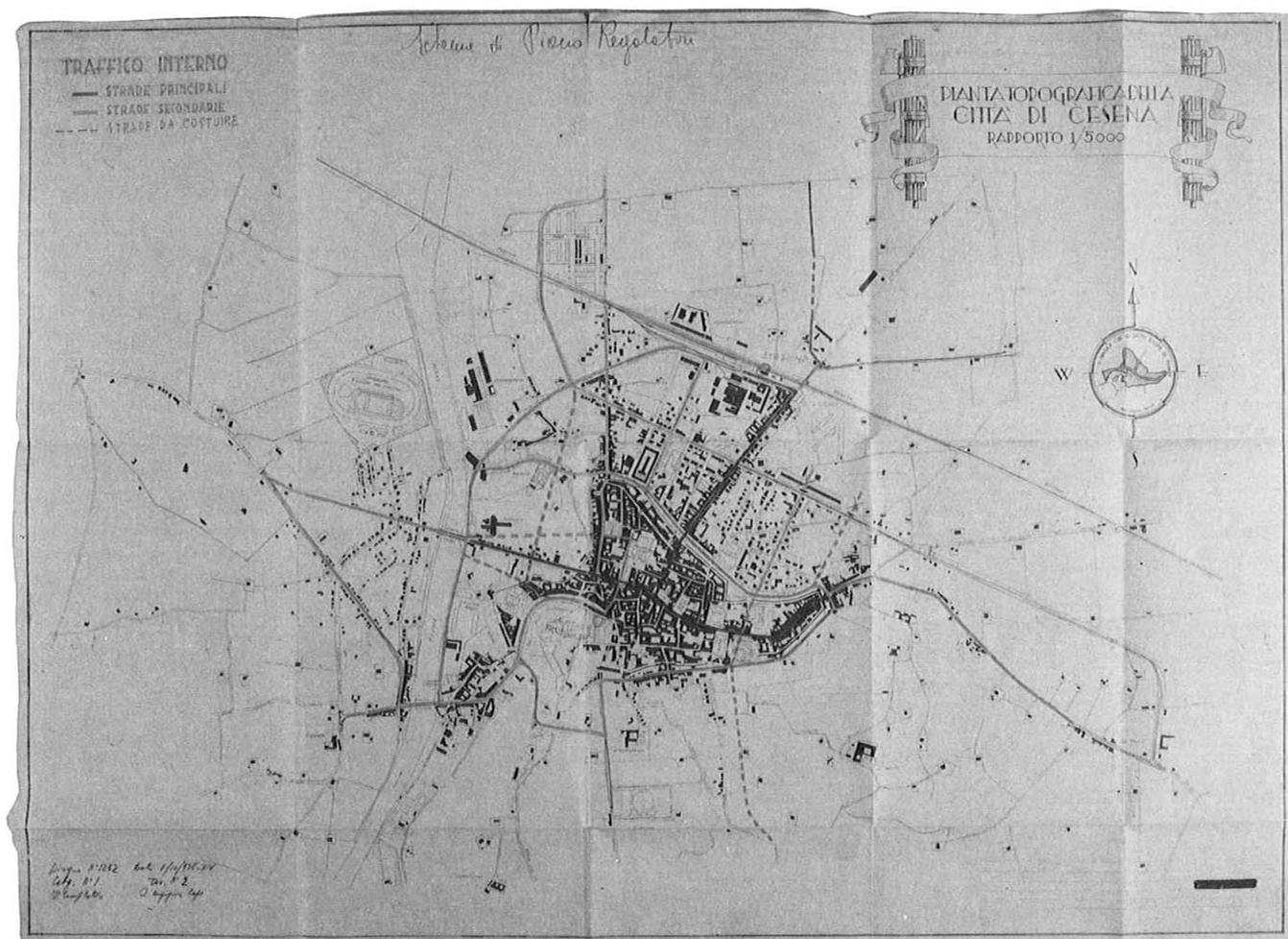
Fig. 47 M. Tellerini, schema di piano regolatore del 1936: "Rete del traffico di transito"



Affari: piazza Pia] con le circolari esterne.”: la terza ed ultima tavola (fig. 49) dello schema di piano è dedicata alla destinazione funzionale delle aree distinguendole in “1 - Zona intensiva - vecchio nucleo con ampliamento in Via Battisti a corpo; 2 - Zona semintensiva - fascia intorno alla precedente, con ampliamento a nord di Via Battisti, a sud di Via Amici, a est della strada di Celincordia, ai lati di Viale Oberdan; 3 - Zona estensiva - con costruzioni di tipo popolare (casette isolate o case a schiera) a ovest del fiume Savio, a est della strada di

Roversano, ai lati della nuova strada del Cavalcavia, a nord della linea ferroviaria, nella zona fra Viale Oberdan e la vecchia Via Emilia; 4 - Zona estensiva a ville - zona del Monte, dei Cappuccini e a levante della Provinciale Cervese; 5 - Zone verdi pubbliche e private -; 6 - Zone verdi di rispetto - intorno al Monte, ai Cappuccini, al Cimitero, all'Ospedale Civile, al futuro Ospedale Psichiatrico e presso le zone industriali; 7 - Zone industriali - ferrovia, Arrigoni, Montecatini, Zuccherificio, Fornaci, con ampliamento a nord della ferrovia”.

Fig. 48 M. Tellerini, schema di piano regolatore del 1936 : “Rete del traffico interno”.

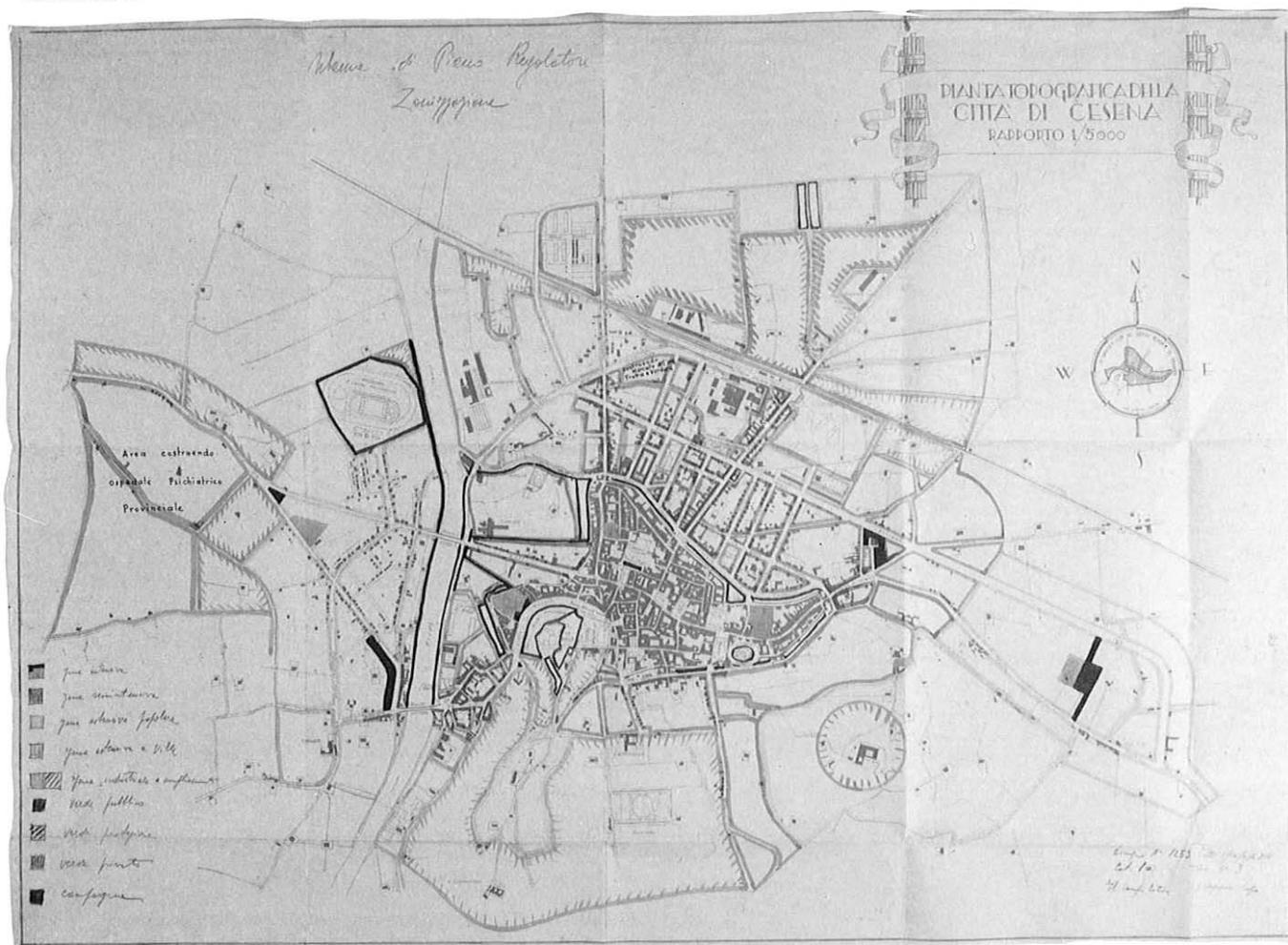


Questo progetto non venne attuato, ma le sue linee essenziali permangono in modo evidente in quelli successivi; il suo autore era l'ing. M. Tellerini che, coi criteri dell'epoca, aveva fama di "noto studioso di problemi urbanisti" ⁽⁸²⁾; cinque anni dopo, in pieno conflitto mondiale, egli viene nuovamente incaricato "di compiere il Piano Regolatore della città di Cesena", unitamente all'ing. F. Bottari (uno dei due autori del primo piano del dopoguerra). L'iniziativa era nata, innanzitutto, da una richiesta avanzata dall'ispettore dei comuni che, nel 1940, invitava il municipio a "provvedere alla compilazione del Piano Regolatore

da approvarsi nei modi di Legge". Inoltre gli amministratori locali, in previsione "della ripresa della normale attività e di fronte al nuovo e maggiore impulso che assumeranno le imprese edilizie" a guerra finita, intendevano avere "già predisposti i piani urbanistici" ⁽⁸³⁾. In realtà, il primo progetto di ricostruzione post-bellica venne redatto nel 1946 ad opera dell'arch. S. Bravetti e del suo accennato ing. F. Bottari, seguendo in parte i criteri progettuali degli anni '30, come d'altronde avverrà per la successiva pianificazione, fino al termine degli anni '60 ⁽⁸⁴⁾.

Paolo Degli Angeli

Fig. 49 M. Tellerini, schema di piano regolatore del 1936: "zonizzazione"



NOTE

- 1) Relazione allegata al progetto del nuovo ponte sul Savio e strade d'accesso, firmata dall'ing. capo dell'U.T. Uniade Belletti, 14 marzo 1914.
ASC/AC Materiale non collocato abbreviato m.n.c., sec. XX, b. Progetti - Ponti 1917-1953.
- 2) Nel 187 a.C. il Console Marco Emilio Lepido apre una strada di comunicazione tra Rimini e Piacenza, seguendo un'antica direttrice parzialmente già utilizzata. La via Emilia metteva in collegamento gli avamposti romani dell'Italia del nord con Roma, tramite la via Flaminia.
Tutti i piccoli centri localizzati lungo l'asse della nuova strada cominciarono a svilupparsi notevolmente diventando le principali città dell'Emilia Romagna; all'interno di essi, la via Emilia costituisce la più importante arteria stradale. Lungo il suo percorso, ad esempio, nel medioevo vengono costruiti i primi ospizi per pellegrini, posti di solito appena fuori le mura cittadine e dedicati a santi viaggiatori o taumaturghi; se si pensa all'antico tragitto dell'Emilia in Cesena, appare chiaro perché l'ex oratorio di S. Rocco (il Santo invocato a protezione nelle epidemie di peste) fosse localizzato poco fuori porta Fiume. dopo l'Unità d'Italia le principali strade urbane vengono dedicate agli esponenti più importanti del Risorgimento e questo spiega perché ancor oggi la via Aurelio Saffi, nella nostra città, sia relegata tra il ponte "Vecchio" ed il ponte di S. Martino: nell'antico percorso dell'Emilia essa si veniva a trovare in connessione logica con gli attuali Corso Mazzini, Garibaldi e Comandini mentre, nello spostamento di tragitto determinato dal nuovo ponte sul Savio, tale nesso è andato completamente perduto.
A tal proposito si veda: AAVV., *Esplorazioni sulla via Emilia*, Feltrinelli, Mi, 1986.
- 3) "Relazione allegata al progetto della strada del tram della Prov.le Emilia fino all'interno della città di Cesena"
ASC/AC, m.n.c., sec. XX, b. *Strade* 1898-1913.
- 4) Al settembre del 1921 si doveva ancora provvedere al raccordo del viale Mazzoni con la via Luigi Carlo Farini. In questo periodo il municipio acquista dai fratelli Morandi parte della loro abitazione "posta in fondo alla via Mazzoni in Cesena sul limite delle antiche mura della città a contatto della Porta Fiume", che rappresentava l'ultimo elemento di divisione delle due strade.
Al riguardo si veda: pratica fratelli Morandi in ASC/AC, 10/355, 1912-1924.
Su quest'ultimo punto vedi ancora:
AAVV, *Borgo Chiesanuova: Storia di uno sventramento*, Cesena, Comune di Cesena 1985, pag. 74, (fig. 63)
- 5) Relazione sul progetto di tramvia a vapore Forlì-Cesena-Cesenatico.
ASC/AC, 10/356, 1898 - 1909.
- 6) All'epoca, la circinnvallazione del Savio correva parallela al fiume e metteva in comunicazione il ponte vecchio con la via dei Mulini. Proprio agli inizi del '900 essa fu prolungata fino alla stazione ferroviaria onde permettere il collegamento, tramite binario, del nuovo zuccherificio con la stazione stessa.
Il nuovo asse stradale andava ad intersecare la via delle Fornaci, posta ad una quota altimetrica superiore; tale problema venne risolto mediante l'apertura di un tratto in trincea che comportò, però, la divisione permanente in due tronchi della via delle Fornaci.
Al riguardo si veda:
ASC/AC, Delibere, sedute del 15 luglio 1899; 30 giugno e 7 settembre 1900.
- 7) ASC/AC, Delibere, seduta del 2 luglio 1910.
- 8) "Progetto di rettifica della Strada Provinciale Emilia all'ingresso della città di Cesena", D. Angeli - U. Belletti, 12 giugno 1910.
ASC/AC, m.n.c., sec. XX, b. progetti ponti - 1917-1953.
- 9) Vedi nota 7.
- 10) Relazione: Liquidazione dei lavori eseguiti dall'impresa. Ufficio Tecnico Comunale, 12 luglio 1919.
ASC/AC, m.n.c., sec. XX, b. progetti ponti.
- 11) Relazione: Processo verbale di visita e certificato di collaudo, 3 gennaio 1920.
ASC/AC, 10/356, 1919 - 1924.
- 12) ASC/AC, Delibere, seduta del 19 settembre 1914.
- 13) Vedi nota 8.
- 14) ASC/AC, Delibere, seduta del 21 dicembre 1914.
- 15) ASC/AC, Delibere della Giunta, Seduta del 27 ottobre 1916.
La Commissione era costituita dagli ing. Saffi e Montanari di Forlì.
- 16) ASC/AC, Delibere, seduta del 7 luglio 1918.
- 17) Vedi nota 10.
- 18) *Municipio di Cesena: Ufficio Tecnico. Stato finale e complessivo dei lavori per la costruzione di un nuovo ponte sul Savio e strade d'accesso*, 12 luglio 1920.
ASC/AC, 10/356, 1919 - 1924.
- 19) *Ibid.* I proprietari interessati furono i Marchesi, Ghini, i fratelli Sarti (?), i coniugi la Greca - Cacciaguerra e Amanti - Teodorani, Miseroni e Lucchi.
- 20) Contratto tra il municipio di Cesena ed i fratelli Ghini.
ASC/AC, 10/356, 1919 - 1924.
Vedi anche, nella stessa collocazione, tutto il carteggio inerente ed in 10/356, 1915 - 1919 il fascicolo Lucchi Giovanni.
- 21) P. DEGLI ANGELI, *L'espansione extraurbana di Cesena in direzione della ferrovia dal 1860 al 1897*, Tesi di Laurea I.U.A. di Venezia, A.A. 1986 - 1987.
- 22) Vedi nota 8.
- 23) ASC/AC, Delibere Giunta, seduta del 21 marzo 1919.
- 24) ASC/AC, Delibere Giunta, seduta dell'8 gennaio 1920.
- 25) Municipio di Cesena, Ufficio Tecnico, Relazione sui lavori di completamento della Via G. Marconi, 20 agosto 1920.
ASC/AC, 10/335, 1913 - 1924.
- 26) Il percorso "lungo e difettoso" sarebbe stato: via dello Zuccherificio - viale Bovio - viale Marconi; quello breve: via Battisti - via Carbonari - corso Mazzini, Garibaldi e U. Comandini - sobborgo Valzania - via Fiorenzuola già Emilia vecchia di Levante.
- 27) Nel 1931 questa strada risultava già catramata, mentre si era anche provveduto a sostituire la selciatura del percorso dell'Emilia interno alla città e nella via della stazione con una pavimentazione in cubetti di porfido.
ASC/AC, Delibera del Podestà del 24 marzo 1932.
- 28) Governo Pontificio, Notifica dell'approvazione della "pianta di appezamento della strada ferrata".
ASC/AC, 3534, XXVII 16, 1859.
- 29) Lettera del 2 marzo 1859 del Delegato della Segreteria Generale di Forlì al Gonfaloniere di Cesena sulle occupazioni per la strada ferrata.
ASC/AC, 3535, XXVII 16.
- 30) Lettera del 25 marzo 1859 dell'ingegnere capo sezione delle strade ferrate al Gonfaloniere di Cesena.
ASC/AC, 3534, XXVII 16.
- 31) ASC/AC, Delibere, seduta del 13 giugno 1860.
- 32) L. BORLOTTI, *Storia, città e territorio*, Mi, Franco Angeli Editore, seconda edizione 1980.

- 33) Lettera dell'11 marzo 1859 della società generale delle strade ferrate romane al Gonfaloniere di Cesena.
ASC/AC, 3534, XXVII 16.
- 34) C. RIVA, *Acqua e Gas in Cesena*, Cesena, Azienda Municipalizzata Gas-Acquedotto, Cesena 1985.
- 35) AAVV, Borgo Chiesanuova: *storia di uno sventramento*, Cesena, Comune di Cesena, 1985.
- 36) A tal proposito si veda: N. TROVANELLI, *Tre antiche statistiche di Cesena*, "Il Cittadino", n. 10 del 4 agosto 1889, n. 12 del 18 agosto 1889, n. 13 del 25 agosto 1889.
- 37) *Popolazione a Cesena nelle ultime generazioni* (quaderno n. 29 del 1981), e *Struttura della popolazione* (quaderno n. 30 del 1982), ed. del Comune di Cesena.
- 38) Relazione al Piano Regolatore del Centro Storico, Comune di Cesena, Div. Assetto Territoriale Sezione Urbanistica, Settembre 1977, p. 19.
- 39) Vedi nota 28.
- 40) A tal proposito si veda: Catasto del 1740 in ASC/AC; Catasti del 1821 e 1881 in AS/FO; Catasto del 1922 in Ufficio Tecnico Erariale di Forlì.
- 41) Relazione allegata al primo progetto di sistemazione dell'area compresa tra le strade Cervese e Ravennate, la ferrovia e le mura urbane, D. Angeli 28 aprile 1873.
ASC/AC, 3548, XXVII/9.
- 42) Relazione sulla proposta di un nuovo piano regolatore, D. Angeli 28 luglio 1876.
ASC/AC, 3551, XXVII/9.
- 43) L. MENGHETTI, *Leggi urbanistiche cultura urbanistica*, Milano, Clup Editore, 1977.
- 44) A proposito dell'approvazione con Regio Decreto del P.R., alcuni documenti riportano la data dell'11 gennaio 1884, altri, in maggior numero, quella dell'11 gennaio 1885. A nostro avviso, quest'ultima è la più attendibile. Si veda ad esempio: Copia del Decreto Reale in ASC/AC, 5660, XXVII/9 e: Planimetria del Piano Regolatore d'ampliamento della città di Cesena in ASC/AC, 3558, XXVII/9.
- 45) Vedi nota 35
- 46) Municipio di Cesena, Ufficio Tecnico, Parziale Esecuzione del Piano Regolatore, 25 gennaio 1894.
ASC/AC, 3569, XXVII/9.
- 47) Bollettino degli annunci legali n. 118, p. 374, 29 dicembre 1984.
ASC/AC, 3569, XXVII/9.
- 48) Vedi nota 35, in particolare la fig. 76 a p. 90.
- 49) ASC/AC, Delibere, seduta del 30 aprile 1907.
- 50) Municipio di Cesena, Ufficio Tecnico: Variazione al progetto del Piano Regolatore, relazione dell'ing. U. Belletti, 26 giugno 1908.
ASC/AC, 10/351, 1898 - 1924.
- 51) ASC/AC, Delibere, seduta del 3 aprile 1912.
- 52) Municipio di Cesena, Ufficio Tecnico, Relazione allegata al Piano Regolatore del 3 aprile 1912.
ASC/AC, 10/351, 1898 - 1924.
- 53) Si veda il carteggio in ASC/AC, 10/351, 1898 - 1924, busta 1924.
- 54) Municipio di Cesena, Ufficio Tecnico, lettera al Sig. A. Baviera, 8 aprile 1926.
ASC/AC, 10/351-352, 1925 - 1929, r. 1926.
- 55) Al 1920, il consorzio svolgeva già le seguenti attività: *Magazzini per macchine agrarie - Prodotti per l'agricoltura - Officine meccaniche per riparazione macchine agrarie e autotrasporti. Deposito trattori. Fabbrica di scatole in latta e litografia sulla latta. Inoltre esso intendeva impiantare le seguenti lavorazioni: Cassettificio. Cestame. Essiccatoi seta. Frantumazione concimi. Lavorazioni semi per ricavare olio. Lavorazione della corda. Lavorazione delle stoppe e pettinati di canapa. Distilleria. Fabbrica cremore. Essiccatoio della frutta uso California. Imbottimento ciliegie per l'esportazione.*
In seguito le proprietà del C.I.A. vennero rilevate dall'industria conserviera Arrigoni.
- 56) ASC/AC, Delibere, seduta del 15 luglio 1899.
- 57) Vedi nota 35, in particolare alle pp. 88 -89.
- 58) Municipio di Cesena, Relazione sui lavori per il nuovo ippodromo, U. Belletti, 24 febbraio 1921.
ASC/AC, 10/335, 1913 - 1924.
- 59) ASC/AC, Delibere, seduta del 18 marzo 1921.
- 60) U. BELLETTI, *L'edilizia Cesenate nell'ultimo trentennio*, in "Cesena, rivista mensile del Comune", Anno I (1922), n. 6.
- 61) Vedi nota 58.
- 62) Vedi nota 60.
- 63) Vedi nota 21, in particolare cap. II, 3.2.
- 64) ASC/AC, Delibere, seduta del 13 ottobre 1853.
L'appezzamento, di forma triangolare, aveva per lati la strada di San Lorenzo, che allora proseguiva fino ad incontrare il corso Cavour, il Corso fino alla porta Cervese e l'attuale via G. Finali.
- 65) *Il Satana*, 24 gennaio 1880.
- 66) Vedi nota 35.
- 67) Municipio di Cesena, Ufficio Tecnico, Lavoro di costruzione del nuovo mercato bestiame, 1 ottobre 1935.
ASC/AC, m.n.c., sec. XX, b. mercato 1925 - 1936.
- 68) *Ministero delle comunicazioni, Convenzione col Comune di Cesena per la costruzione di un cavalcavia in cemento armato.*
ASC/AC, m.n.c., sec. XX, b. mercato 1925 - 1936.
- 69) Relazione non firmata, presumibilmente redatta dall'ing. U. Belletti, datata 1921.
ASC/AC, m.n.c., sec. XX, b. case popolari.
- 70) Vedi nota 21, in particolare cap. II, 2.3.
- 71) Vedi nota 69.
- 72) Ibid.
- 73) Corpo Reale del Genio Civile, Verbale di visita e certificato di collaudo, 14 maggio 1924.
ASC/AC, m.n.c., sec. XX, b. case popolari.
- 74) Relazione cronologica sul progetto *risanamento della zona di S. Domenico*, 9 giugno 1937.
ASC/AC, m.n.c., sec. XX, b. case popolari 1921 - 1927
- 75) Comune di Cesena, Ufficio Tecnico, Relazione Tecnica sul progetto di risanamento della zona di S. Domenico, ing. M. Tellerini 1 ottobre 1936.
ASC/AC, m.n.c., sec. XX, b. case popolari 1921 - 1927.

76) Comune di Cesena, Ufficio Tecnico, Relazione dell'Ufficiale Sanitario sulle condizioni igieniche del quartiere, Dott. G. Bocchini 10 settembre 1936.
ASC/AC, m.n.c., sec. XX, b. case popolari 1921 - 1927.

77) *Municipio di Cesena. Relazione economica sui lavori ancora da effettuarsi per il risanamento della zona di S. Domenico.* Ing. A. Cicognani, 23 luglio 1938.
ASC/AC, m.n.c., sec. XX, b. case popolari 1921 - 1927.

78) Vedi nota 60.

79) ASC/AC, Delibera del Podestà, 29 maggio 1933.
Anche in 10/351, 1940 - 1946.

80) Ibid.

81) "Corriere Padano", 9 novembre 1934.

82) Vedi nota 75.

83) ASC/AC, Delibera del Commissario Prefettizio, 15 dicembre 1941.
Anche in 10/351, 1940 - 1946

84) AAVV., *Il piano del centro storico di Cesena - dieci anni di attuazione*, Rimini, Maggioli, 1987.

INDICE DELLE FIGURE

- 1) Modifiche al tracciato della Via Emilia.
- 2) *Progetto della strada provinciale Emilia all'ingresso della città di Cesena, con costruzione di un nuovo ponte sul Savio, di allacciamento, alla nuova strada, della provinciale del Savio e della comunale di S. Mauro*, D. Angeli - U. Belletti, 12 giugno 1910, sc. 1:2000, inchiostri colorati su copia eliografica, mm. 970 x 620, ASC/AC, m.n.c. sec. XX.
- 3) *Strada del Savio*, (?), 1913, sc. 1:2000, inchiostri colorati su copia eliografica, mm. 1305 x 740, ASC/AC, m.n.c., sec. XX.
- 4) Planimetria del nuovo ponte sul Savio e vie d'accesso modificata su richiesta del Genio Civile, U. Belletti, 14 settembre 1914, sc. 1:2000, inchiostri colorati su carta telata da lucido, mm. 1315 x 790, ASC/AC m.n.c. sec. XX.
- 5) *Municipio di Cesena. Progetto di esecuzione del nuovo ponte sul Savio. Ufficio Tecnico*, A. Ranzi disegnatore, (1913 ?), sc. 1/100, copia eliografica, mm. 1007 x 705, Archivio Comunale.
- 6) Progetto del nuovo ponte sul Savio. Sezioni trasversali e longitudinale; particolari costruttivi, A. Ranzi disegnatore, (1913 ?), sc. 1:20, inchiostri colorati su carta da lucido, mm. 810 x 720, Archivio Comunale.
- 7) Veduta prospettica della strada sul ponte, A. Ranzi, (1913 ?), inchiostro di china su carta da lucido, mm. 800 x 280, Archivio Comunale.
- 8) *Progetto di ponte in cemento armato sul fiume Savio presso Cesena* (a travata rettilinea), (?), approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. il 14 settembre 1914, sc. 1:100, copia eliografica, mm. 1925 x 485, ASC/AC, m.n.c., sec. XX.
- 9) *Ponte in cemento armato sul fiume Savio presso Cesena* (ad arcate ellittiche), approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. il 14 settembre 1914, sc. 1:100 e 1:50, inchiostro di china su carta da lucido, mm. 1005 x 725, ASC/AC, m.n.c., sec. XX.
- 10) Foto allegata alla perizia sul crollo delle arcate del ponte in costruzione, 22 maggio 1917, mm. 185 x 130, ASC/AC, 10/356, 1915 - 1919, (1917).
- 11) Particolare della pianta catastale della città di Cesena aggiornata al 15 luglio 1873, ASC/AC, catasti.
- 12) Planimetria delle modifiche da apportare alla proprietà Ghini per la nuova strada d'accesso al ponte sul fiume Savio, (?), 17 gennaio 1918, sc. 1:100, inchiostri colorati su carta da lucido, mm. 1000 x 280, ASC/AC, 10/356, 1919 - 1924, (1921).
- 13) Foto, "Via Emilia Nuova".
- 14) *Sistemazione fianco sud palazzo fratelli Marchesi Ghini*, L. Buratti, (1919 ?), sc. 1:200, copia eliografica, mm. 393 x 216, ASC/AC, 10/356, 1919 - 1924, (1921).
- 15) *Sistemazione fianco sud palazzo fratelli Ghini*, L. Buratti ?, (1919 ?), sc. 1:200, copia eliografica, mm. 306 x 210, ASC/AC, 10/356, 1919 - 1924, (1921).
- 16) *Sistemazione fianco sud palazzo fratelli Marchesi Ghini*, L. Buratti ?, (1919 ?), sc. 1:200, matita su carta da lucido, mm. 200 x 213, ASC/AC, 10/356, 1919 - 1924, (1921).
- 17) *Sistemazione fianco sud Palazzo fratelli Marchesi Ghini*, L. Buratti ?, (1919 ?), sc. 1:200, inchiostro di china su carta da lucido, mm. 380 x 240, ASC/AC, 10/356, 1919 - 1924, (1921).
- 18) *Sistemazione casa Lucchi sulla nuova Via Emilia*, L. Buratti, (1919 ?), sc. 1:100, copia eliografica, mm. 667 x 465, ASC/AC, 10/356, 1919 - 1924, (1921).
- 19) *Progetto di esecuzione dei ponti obliqui sul torrente Cesuola e sul canale dei molini*, A. Ranzi disegnatore, (1919 ?), sc. 1:100 e 1:20, inchiostro di china su carta da lucido, mm. 905 x 530, Archivio Comunale.
- 20) *Costruzione della strada in prosecuzione della via G. Bovio dalla strada di Cesenatico, alla via Emilia presso le Case Finali*, U. Belletti, 18 marzo 1919, sc. 1:10.000, inchiostri colorati su carta da lucido, mm. 240 x 200, ASC/AC, 10/356, 1931 - 1932, (1932).
- 21) Prospetto della città di Cesena, S. Sassi, 1775, inchiostro su carta (stampa), mm. 9500 x 6550, ASC, b. 375 (1786).
- 22) *Municipio di Cesena. Ufficio Tecnico. Progetto di sistemazione del piazzale esterno della stazione ferroviaria. Vista assometrica*, (?), 15 novembre 1928, acquerelli su copia eliografica, mm. 825 x 565, ASC/AC, 10/335, 1931 - 1932 (1932).
- 23) Planimetria del secondo progetto di Piano Regolatore dell'area compresa fra le mura, la ferrovia, la strada Ravennate e la provinciale di Cesenatico, D. Angeli, 28 luglio 1876, sc. 1:2000, inchiostri colorati su carta telata da lucido, mm. 1505 x 660, ASC/AC, 3551, XXVII/9.
- 24) Piano del 1883 modificato dal Genio Civile e approvato con D.R. 11 gennaio 1885, (?), 1883, sc. 1:2000, inchiostri colorati su cartone, mm. 590 x 820, ASC/AC, 3558, XXVII/9.
- 25) *Piano Regolatore della città di Cesena esecuzione parziale del progetto di sviluppo del Piano Regolatore. Planimetria delle occupazioni - Foschi e Romagnoli*, U. Belletti, 18 maggio 1894, sc. 1:2000, inchiostri colorati su carta telata da lucido, mm. 400 x 357, ASC/AC, 3569, XXVII/9.
- 26) Ospedale di Cesena: Planimetria, (?), primi anni del 1900, sc. 1:1000, inchiostri colorati su carta da lucido, mm. 680 x 400, ASC/AC, 10/351, 1898 - 1924, (1912).
- 27) *Piano Regolatore della città di Cesena*, U. Belletti, 17 novembre 1908, sc. 1:2000, inchiostri colorati su copia eliografica, mm. 835 x 495, ASC/AC, 10/351-352, 1925 - 1929.
- 28) Nuovo Ospedale: Padiglione contagiosi, pianta, Speroni ?, 1913?, sc. 1:100, inchiostro di china su carta da lucido, mm. 460 x 325, ASC/AC, m.n.c., sec. XX.
- 29) Nuovo Ospedale: Padiglione contagiosi, prospetto e sezioni, Speroni ?, 1913 ?, sc. 1:100, inchiostro di china su carta da lucido, mm. 325 x 460, ASC/AC, m.n.c., sec. XX.
- 30) *Città di Cesena Progetto di un nuovo Piano Regolatore fra il suburbio Valzania e il Fiume Savio a modificazione di quello esistente in data 11 gennaio 1885*, U. Belletti, 3 aprile 1912, sc. 1:2000, inchiostri colorati su copia eliografica, mm. 1260 x 860, ASC/AC, 10/351-352, 1925 - 1929, (1941).
- 31) *Lottizzazione dell'area della Fornace Marzocchi a nord della Via C. Battisti*, (?), 1924, sc. 1:1000, inchiostri colorati su copia eliografica, mm. 775 x 495, ASC/AC, 10/351, 1898 - 1924, (1924).
- 32) *Proprietà del Consorzio Industrie Agrarie*, (?), 2 ottobre 1920, sc. 1:1000, inchiostri colorati su copia eliografica, mm. 680 x 500, ASC/AC, 10/351, 1898 - 1924, (1920).
- 33) *Cooperativa per l'esportazione dei prodotti agrari, progetto di capannone e uffici*, (?), 17 agosto 1909, sc. 1:200, tavola I: planimetria generale, inchiostro di china su carta da lucido, mm. 470 x 250; tavola 2: prospetti e sezioni, inchiostro di china su carta da lucido, mm. 560 x 172, ASC/AC, 3/72, 1909, C, Edilizia Privata.
- 34) *Nuovo ippodromo della società ippica di Cesena*, (?), 1920 ?, sc. 1:1000, inchiostri colorati su copia eliografica, mm. 545 x 520, ASC/AC, XIV/460, 1920.

35) Planimetria dell'area immediatamente a ridosso della torre di Porta Cervese allegata ad una istanza di Mauro Manuzzi, (?), 27 aprile 1832, inchiostri colorati su carta, mm. 290 x 220, ASC/AC, 3077, XI/6, 1832.

36) *Pianta topografica del nuovo Mercato di Cesena*, D. Angeli, 27 marzo 1857, sc. 1:1000, inchiostro colorato su carta, mm. 430 x 335, ASC/AC, 3026, VIII/6.

37) *Progetto di strada in collegamento fra la provinciale Cervese e la comunale Ravennate di fronte al Mercato. Planimetria*, U.T., 1930 ?, sc. 1:2000, inchiostri colorati su copia eliografica, mm. 706 x 554, ASC/AC, m.n.c., sec. XX.

38) *Comune di Cesena - Progetto di case popolari tipo ultra-economico. Planimetria Generale degli edifici e opere in progetto*, (?), 10 giugno 1922, sc. 1:500, inchiostri colorati su copia eliografica, mm. 700 x 350, ASC/AC, m.n.c., sec. XX.

39) *Tipo di casette popolari*, (?), 13 febbraio 1922, sc. 1:100, copia eliografica, mm. 655 x 345, ASC/AC, m.n.c., sec. XX.

40) *Veduta prospettica a volo d'uccello delle nuove case popolari ultra-economiche*, (?), matita su carta, mm. 417 x 310, ASC/AC, m.n.c., sec. XX.

41) Allegato n. 30 al *Progetto di risanamento della zona di S. Domenico*. Planimetria generale e assonometria del progetto di costruzione di case popolari lungo la via Emilia, U.T., 1936 ?, sc. 1:2000 e 1:1000, copia eliografica, mm 1040 x 520, ASC/AC, m.n.c. sec. XX.

42) *Progetto di risanamento della zona di S. Domenico I° Stralcio. Costruzione di case popolari. Fognatura a lato della strada statale n. 9 Emilia*, U.T., 1936 ?, sc. 1:500 e 1:100, inchiostri colorati su copia eliografica, mm. 470 x 428, ASC/AC, m.n.c., sec. XX.

43) Allegato n. 36 al *Progetto di risanamento della zona di S. Domenico* prospettive del quartiere e degli edifici, U.T., 1936 ?, copia eliografica, mm. 995 x 437, ASC/AC, m.n.c., sec. XX.

44) Casa Benedetti in Borgo Cavour, (?), 15 marzo 1868, sc. 1:100, inchiostri colorati su carta, mm. 360 x 266, ASC/AC, 3543, XXVIII/12, (1868).

45) Casa Comandini in Borgo Cavour, (?), 1868 ?, sc. 1:100, inchiostro di china su carta, mm 272 x 285, ASC/AC, 3543, XXVIII/12, (1868).

46) Casa fratelli Calzolari in viale Carducci, (?), 31 gennaio 1910, sc. 1:100, prospetto e pianta fondazioni: inchiostro di china su carta telata da lucido, mm. 350 x 220; piante piano 1° e 2°: inchiostro di china su carta da lucido, mm. 330 x 225, ASC/AC, 3/72, 1910, C, Edilizia Privata.

47) Schema di Piano Regolatore tavola I: *Rete del traffico di transito*, M. Tellerini, 1936, sc. 1:5000, matite colorate su copia eliografica, mm. 890 x 700, ASC/AC, m.n.c., sec. XX.

48) Schema di Piano Regolatore tavola II: *Rete del traffico interno*, M. Tellerini, 1936, sc. 1:5000, matite colorate su copia eliografica, mm. 985 x 705, ASC/AC, m.n.c., sec. XX.

49) Schema di Piano Regolatore tavola III: *Zonizzazione*, M. Tellerini, 1936, sc. 1:5000, inchiostri colorati su copia eliografica, mm. 985 x 705, ASC/AC, m.n.c., sec. XX.

Il sec. XIX segna anche per la città di Cesena l'inizio di una serie di trasformazioni dell'organismo urbano a seguito di quei cambiamenti che la nascente "società industriale" imprimerà all'intera compagine civile.

La città, capoluogo di un territorio fortemente agricolo, che fino ad allora aveva subito cambiamenti lenti avvenuti nel corso di più generazioni, si trova ad affrontare reali problemi di incremento demografico e di infrastrutture non più funzionali.

Con l'arrivo della ferrovia (1860) e delle prime industrie, nasce l'esigenza di adeguarsi ad una nuova realtà nazionale in continua evoluzione.

I primi piani Regolatori (1873 e successive varianti) furono redatti proprio sulla base di queste "primarie" necessità.

Furono concepiti come piani d'ampliamento della città storica in concomitanza anche con le demolizioni già in atto, di un intero Borgo Urbano all'interno delle mura (Borgo Chiesa-nuova); si decide così in maniera programmata di superare i "confini" della città.

L'individuazione delle aree d'ampliamento comprese tra la via Ravennate e la via Cervese e successivamente (Piano del 1883) fino alla via del Mare ad opera dell'Ufficio Tecnico Comunale è determinata dalla forte polarità che queste aree esprimevano in quanto a ridosso della città Storica e delimitate a nord dalla nuova ferrovia.

Il "Piano", che in questo caso sarebbe meglio definire come una serie di "Progetti Urbanistici di espansione" in quanto molteplici ne furono le varianti, stenta ad esprimere una propria identità, anche progettuale.

Sulla base di modelli correnti per l'epoca viene individuata una maglia ortogonale indifferenziata priva di gerarchie interne.

Sarà, nel succedersi delle varianti, adattata alle varie esigenze particolari, manterrà la caratteristica di essere "calata dall'alto" su questa parte di territorio agricolo, appoggiandosi alle infrastrutture viarie esistenti ed utilizzando la ferrovia come nuovo asse di riferimento.

Progetti di Isolati urbani sovradimensionati, non definiti nelle loro funzioni, un forte e prolungato scontro politico fra i partiti sulla localizzazione delle grandi attrezzature urbane (l'ippodromo, la Piazza d'armi, il mercato, i giardini ecc.), la mancata attuazione di collegamenti viari con la città storica previsti dal P.R. del 1883, nel tentativo di coinvolgere con demolizione l'intera città, fanno sì che sia rallentato il processo di trasformazione dell'organismo urbano ovvero l'operazione demolizione/nuova costruzione caratteristica dell'urbanistica del XIX sec.

Parallelamente si tenta di aggiornare le infrastrutture viarie cercando di migliorare o modificare il tracciato della via Emilia, ma solo la costruzione del nuovo Ponte sul Savio (1919) porterà a definire in modo abbastanza casuale l'attuale tracciato.

Nel sec. XX si realizza in fasi successive, e prolungate nel tempo fin quasi ai giorni d'oggi, la saturazione edilizia di queste aree interessate dai piani ottocenteschi i quali hanno profondamente segnato queste parti di Organismo Urbano nell'impianto zonizzativo, stabilendo nuovi assi di riferimento per la crescita successiva della città.

Con la realizzazione della circonvallazione (attuale Via Emilia) quale nuovo asse di collegamento, ma anche generatore di tessuti urbani, per la prima volta si andrà a modificare, in modo consistente, il sistema di relazioni dell'intera città storica; si determineranno così nuove polarità e soprattutto un nuovo assetto dell'organismo urbano.

Nel periodo fra le due guerre, vengono confermate, quali aree privilegiate d'espansione, quelle già individuate dai Piani ottocenteschi a cavallo della via Emilia e a ridosso del centro storico (Madonna delle rose, Arrigoni ecc.), ma anche nell'Oltre Savio, a seguito della costruzione dell'Ippodromo, partono una serie di lottizzazioni e di edificazioni spontanee.

L'Amministrazione Pubblica, sull'onda di un dinamismo allora in voga, aspira a diventare protagonista di una espansione "razionalizzata" dell'intera città. Lo schema di Piano Regolatore del 1936 (tavv. 47, 48, 49) preceduto da un'analisi della viabilità

(strade di transito e di traffico interno) in cui per la prima volta la nuova via Emilia si configura come strada di transito principale, interpreta pienamente le istanze della cultura urbanistica del periodo.

Il piano si propone come strumento di promozione e controllo dello sviluppo urbano suddividendo la città in parti da assoggettare ad interventi urbanistici omogenei (Zone intensive, semintensive, estensive, industriali, verdi).

La localizzazione di alcune di queste aree viene fatta partendo da realtà urbane già esistenti o in via di definizione, ma ciò che emerge in primo luogo è un "superdimensionamento" di tutte le previsioni residenziali e produttive.

Viene applicato un modello di "equa distribuzione" delle aree a diversa destinazione o tipologia sulla base di un metodo preconstituito che vede il centro storico come zona residenziale intensiva attorniato da zone semintensive per giungere ad una fascia più esterna industriale ed estensiva popolare, mentre a monte viene collocata la zona estensiva a ville.

Sarà proprio il "superdimensionamento" delle aree, le cui previsioni urbanistiche erano troppo dilatate nel tempo, a non permettere un effettivo controllo sia delle destinazioni d'uso che della configurazione complessiva dell'organismo urbano: i limiti all'urbanizzazione proposti dallo zoning erano troppo estesi per funzionare come tali.

Il centro storico ed in particolare il tessuto edilizio definito minore (secondo una prassi che avrà continuità fino al piano del 1964) doveva essere sostituito da "interventi moderni" non solo

di edilizia ma anche d'"Architettura", mentre i monumenti (la Rocca, la Biblioteca ecc.) dovevano essere restaurati. Con nuovi assi viari di penetrazione e con il raddoppio degli esistenti si voleva trasformare completamente l'immagine del centro della città. L'attuazione del piano in realtà si concretizzerà in una serie d'interventi concentrati in alcune parti della città: all'Oltresavio (classificata come zona estensiva popolare) dove viene progettato ed in parte realizzato un quartiere per la residenza popolare; nel centro storico con alcuni sventramenti e ricostruzioni (area di San domenico).

I successivi Piani Urbanistici, a partire da un primo schema del 1942, ed in particolare il Piano di Ricostruzione del 1946 risentiranno dell'impostazione "razionalista" del 1936, con un maggiore approfondimento nel definire le funzioni, dosare le aree d'ampliamento e le tipologie insediative.

Superata la crisi della grande guerra ed in particolare negli anni '50 e '60 la città subisce un'intensissimo sviluppo urbano, raddoppiano la popolazione e l'estensione planimetrica, vengono saturati vuoti edilizi consistenti e la crescita urbana avviene "spontaneamente" in tutte le direzioni, soprattutto lungo gli assi principali della viabilità esistente (via Emilia, Cervese, ecc.). Tale crescita incontrollata ed avvallata dai Piani urbanistici elaborati dal 1950 al 1960 determinerà un nuovo assetto dell'organismo urbano privo di limiti definiti nei confronti del territorio agricolo e disorganico nei rapporti tra i tessuti urbani che lo compongono; questa difficile realtà sarà lasciata in eredità ai successivi Piani.

Il Piano regolatore del '69

Il primo piano regolatore pienamente efficace viene adottato solo nella fase terminale di uno straordinario ciclo di sviluppo economico e demografico che ha trasformato profondamente il territorio e la città di Cesena nel corso dei primi trent'anni del dopoguerra. Non erano certo mancati i tentativi di pianificazione, e lo stesso PRG del '69 nasce sulle tracce di un precedente piano del '64, di cui recepisce in gran parte il disegno, pur ridimensionando fortemente gli indici di edificazione.

Il PRG di Cesena si colloca a metà strada fra due opposte tendenze della cultura urbanistica degli anni '60: quella che asseconda o favorisce lo sviluppo urbano attraverso piani superdimensionati nelle previsioni residenziali, produttive e infrastrutturali, senza strumenti di programmazione interna della loro attuazione; ed una seconda tendenza, tipica dell'esperienza emiliana dei cosiddetti "piani di minima", avviata con le prime esperienze dei piani di Modena e di Bologna, dimensionati sulle reali esigenze abitative e produttive individuate per una fase temporale non superiore a 10 - 15 anni.

In questi piani, tipici dell'urbanistica riformistica, l'obiettivo principale è il più alto controllo pubblico possibile nel quadro della legislazione vigente, ottenuto attraverso la massima estensione dei servizi pubblici e del Peep, per limitare la rendita di posizione e la speculazione sulle aree edificabili. Si tratta di una attività di pianificazione che si intreccia con il dibattito, molto vivace negli anni '60, sulla riforma urbanistica in Italia, e che stimolerà, anticipandole, le leggi di quegli anni: dalla cosiddetta "legge ponte" del '67, che modifica aspetti significativi della legge urbanistica del '42, introducendo concetti nuovi come l'obbligatorietà degli standards edilizi e i limiti di densità edilizia; alla legge della casa del 1971, fino alle tre leggi di riforma dell'equo canone, dell'edilizia pubblica e del regime dei suoli, della fine degli anni '70.

Il Piano di Cesena risente dell'influenza delle due opposte

tendenze culturali, senza identificarsi pienamente in un filone: da una parte prevede una notevole quantità di aree per servizi pubblici, ben al di sopra dei 18 mq. per abitante stabiliti dalla legge 765, e limita notevolmente le densità edilizie previste dai piani precedenti, giungendo solo in alcune zone ad un indice massimo di 3 mc./mq., contro indici preesistenti che arrivavano anche a 10 mc./mq. Ma il dimensionamento residenziale e produttivo del piano resta decisamente superiore alle reali esigenze prevedibili nell'arco di 10 - 15 anni, arco di tempo ragionevole di vita di un PRG, portando ad una forte attesa di trasformazione di aree agricole attorno al centro urbano e nelle zone rurali. E nello stesso tempo si prevede una saturazione di tutte le aree ancora libere interne alla città, generalizzando le aree di completamento residenziale. Ciò significa che le aree per servizi pubblici sono localizzate preferibilmente nelle zone periferiche più esterne e quindi meno appetibili per la trasformazione residenziale.

E' questo il maggiore limite del piano, assieme ad un rinvio sostanziale dell'intervento nel centro storico alla formazione di ben 37 comparti di attuazione soggetti a piano particolareggiato di iniziativa privata o pubblica (in sette casi). E' un rinvio che salva il centro da ulteriori pesanti manomissioni, ma che non arresta certamente i fenomeni di degrado edilizio e di trasformazione funzionale, favorendo un processo di sostituzione della residenza con attività terziarie, che è proseguito per tutti i vent'anni successivi.

Il disegno infrastrutturale del piano si fonda su cinque scelte principali:

- la nuova superstrada E-7 (oggi E-45), asse nazionale di collegamento con l'Umbria e con Roma, a Sud, e con Ravenna e Venezia a Nord, la cui realizzazione, avviata dagli anni '50, deve ancora oggi essere completata in un tratto della valle del Savio;

- la Secante, variante della via Emilia nel tratto urbano, pensata come asse di attraversamento veloce e di smistamento del traffico in entrata e in uscita dalla città;
- il raddoppio della via Cervese, per un più funzionale collegamento della città con il casello autostradale e con il mare;
- un asse di collegamento fra le zone industriali di Forlì e di Cesena, che raggiunge il casello autostradale di Cesena;
- una strada panoramica che collega trasversalmente le zone collinari a supporto di un vasto comprensorio soggetto a piano particolareggiato e destinato ad attività per il tempo libero.

L'impianto complessivo del piano conferma il centro storico, pur nel rinvio di qualsiasi tipo di intervento ai piani particolareggiati, come polo centrale dell'intera città, ulteriormente rafforzato dalle ampie previsioni di sviluppo periferico. E' vero che il piano prevede anche delle vaste aree nella estrema periferia urbana, a nord e a ovest, destinate genericamente per "attrezzature comprensoriali"; ma è solo un vincolo cautelativo, che sarà progressivamente svuotato, senza lasciare traccia nei nuovi assetti della città.

La fascia urbana attorno alla via Emilia non viene ancora riconosciuta come un luogo strategico per il futuro riassetto della città: le funzioni produttive al momento ancora in atto, come lo zuccherificio, vengono confermate con una destinazione produttiva della zona; per un paio di isolati viene previsto un piano unitario di ristrutturazione urbanistica, che non avrà alcun effetto pratico, non essendo precisato nè un credibile disegno strategico per l'area, nè i reali strumenti di intervento. Per l'area dell'ex Arrigoni il piano individua, dopo un duro confronto interno alla stessa maggioranza, una destinazione per verde pubblico e servizi di quartiere, in alternativa ad un progetto di trasformazione residenziale e terziaria proposto dalla proprietà, dopo il trasferimento a Pievesestina dello stabilimento. Si tratta anche in questo caso di un vincolo cautelativo, che rinvia a decisioni successive.

La gestione del piano

Nel 1973 il Comune costituisce un proprio Ufficio di Piano, con l'obiettivo di dotarsi di uno strumento di governo permanente del suo territorio. La prima attività dell'Ufficio riguarda la gestione del nuovo piano regolatore, sia attraverso varianti di aggiustamento, sia con la revisione del Peep, che porta alla

variante dei grandi comparti urbani: si tratta di un ridimensionamento delle previsioni (un comparto che interessava la prima collina viene cancellato, mentre in tutti gli altri sono drasticamente ridotte le volumetrie previste); e anche di una ridefinizione del disegno interno, per adeguarlo alle nuove concezioni e necessità. Ma l'impegno principale riguarda la elaborazione di un piano regolatore specifico per il centro storico, adottato nel 1977, che chiude definitivamente una lunga vicenda di interventi distruttivi, per affermare il principio di una conservazione tipologica estesa all'intero tessuto edilizio storico. Si tratta di una disciplina particolareggiata che consente un intervento diretto su gran parte delle unità edilizie, rinviando allo strumento del piano particolareggiato solo alcuni comparti, come le grandi aree che hanno subito pesanti trasformazioni urbanistiche, oppure le aree a forte degrado, dove si riteneva necessario un intervento coordinato di recupero. Su quella di maggiore degrado, il comparto della Val d'Oca, si avvia immediatamente un piano di recupero, che verrà realizzato nel corso della prima metà degli anni '80.

L'attività urbanistica del Comune in questi anni è particolarmente vivace nell'attuazione dei Peep, sia in città che nelle zone rurali, dove vengono previsti diversi nuovi insediamenti. Vengono anche realizzate diverse aree produttive in collaborazione con consorzi di imprese artigiane e commerciali, mentre nella città vengono avviati due importanti interventi: uno destinato ad attrezzature pubbliche sull'area dell'ex-Arrigoni; l'altro per attrezzature sportive ed un parco urbano in un'area interessata da vecchie cave esaurite.

Si tratta di una complessa attività di gestione all'interno di un piano regolatore, quello del 1969, ancora basato su una logica di sviluppo urbano. Le varianti adottate in questi anni, il nuovo piano del centro storico che afferma una nuova concezione della pianificazione, che privilegia il recupero in alternativa all'espansione, e anche l'esaurimento del lungo ciclo di sviluppo demografico che aveva favorito, pur in presenza di crisi pesanti, un'attività edilizia molto vivace; tutto questo porta come naturale sbocco alla redazione, nella prima metà degli anni '80, di un nuovo piano regolatore, che rappresenta in qualche modo la sintesi e la naturale conclusione di questa lunga attività di gestione del piano del '69, aprendo nei suoi obiettivi una nuova fase dell'urbanistica cesenate. Il PRG adottato nel 1985 privilegia infatti la ristrutturazione urbanistica della prima periferia urbana, anche per offrire condizioni e spazi per il decentramento di attività amministrative e direzionali dal centro storico ormai saturo; e ridimensiona le previsioni di espansione edilizia,

riducendole a quote modeste, per rispondere ad esigenze ormai solo fisiologiche di crescita (delle famiglie più che degli abitanti), e alla ricucitura delle frange periferiche. Una nuova attenzione è anche rivolta alle zone rurali, con una disciplina articolata in rapporto alle diverse condizioni dei terreni, alle esigenze di tutela ambientale e di recupero del vasto patrimonio edilizio di interesse tipologico esistente nel territorio cesenate.

Il piano individua i grandi elementi strutturanti della città e del territorio, sottoponendo a verifica le previsioni del piano del '69. Esso prevede:

- l'inserimento del nuovo svincolo autostradale fra le E-45 e l'A-14, con le relative aree di servizio e produttive, ed il nuovo assetto infrastrutturale dell'area industriale;

- la ridefinizione della variante urbana della via Emilia, la cosiddetta "secante", con l'inserimento di nuovi svincoli urbani, di grandi parcheggi a contatto con la stazione ferroviaria e lo stadio, e la previsione di due grandi aree per servizi e attrezzature pubbliche e private di interesse sovracomunale;

- la proposta della attuale via Emilia, nella sua tratta urbana, come asse di supporto per le grandi funzioni direzionale e terziarie, sia pubbliche che private. Il disegno strategico è di creare nella fascia compresa fra il fiume, la ferrovia e il centro storico, un ambiente qualificato per il trasferimento dal centro storico o per il nuovo insediamento di nuove funzioni di interesse urbano: servizi pubblici (uffici comunali e provinciali, poste, uffici finanziari ecc.), scuole superiori, già in gran parte insediate in quest'area, e la nuova sede universitaria; attività amministrative e direzionali private; nuove attività commerciali. Decisivo per questo progetto è il riuso delle aree dismesse: il vecchio zuccherificio, il cui si prevede di realizzare un progetto integrato con abitazioni, un centro direzionale e bancario, un centro commerciale e la sede dell' Università; l'area occupata dalla vecchia fabbrica Arrigoni, già in parte ristrutturata ad opera del Comune e della Provincia; un vecchio essiccatoio ed altre strutture minori. Si completa così il disegno avviato con il piano del centro storico, il cui obiettivo di decentrare le maggiori attività direzionali non si era potuto realizzare, nonostante i vincoli posti, propri per la mancanza di una efficace alternativa;

- un sistema di parchi e attrezzature urbane che attraversa la città, collegando in continuità la zona collinare a sud con la pianura a nord. Si tratta di un sistema che interessa l'intera città e il centro storico, sviluppandosi lungo il corso del Cesuola, per confluire

nel maggiore parco urbano e sportivo della città, in parte già realizzato con il centro sportivo attorno all'Ippodromo.

LE TRASFORMAZIONI IN ATTO

Nella zona compresa fra il centro storico e la ferrovia, e in particolare in quella compresa fra corso Cavour e il fiume, si è aperta a partire dagli anni '70 una nuova fase urbanistica, dopo cento anni di sviluppo, caratterizzati da una prima fase di impianto e poi da successivi ampliamenti e saturazioni. Si apre ora una fase tipicamente di ristrutturazione, determinata dal grande sviluppo urbano, che ha trasformato un'area periferica in un'area molto centrale; e da processi di rilocalizzazione delle maggiori attività produttive, come l'Arrigoni, o di cessazione dell'attività, come nel caso dello Zuccherificio.

La prevalente caratterizzazione produttiva e commerciale dell'area, determinata in origine dalla vicinanza allo scalo ferroviario, rappresenta dunque una notevole opportunità per il riassetto urbanistico dell'area, offrendo minori vincoli alla trasformazione anche radicale degli immobili, anche se una parte significativa delle strutture è stata edificata in questo dopoguerra ed è ancora pienamente utilizzata. Non è quindi un caso se i progetti di trasformazione hanno interessato prima di tutto le aree dismesse: l'Arrigoni, di fronte alla stazione ferroviaria, e lo zuccherificio lungo il fiume, entrambi posti fra la via Emilia e la ferrovia; e altri insediamenti minori, ma di notevole consistenza volumetrica se rapportati alle tipologie residenziali, come l'essiccatoio Martini, la falegnameria Rasi, e due magazzini frigoriferi, tutti collocati fra la via Emilia e il centro storico.

La trasformazione di quest'area va messa in stretta relazione con i più generali processi in corso di riorganizzazione della città:

- il riassetto della viabilità principale, con la realizzazione della variante urbana alla via Emilia (la secante), e l'apertura del nuovo casello nello svincolo in costruzione fra l'autostrada e la E-45, modificheranno radicalmente i flussi di traffico attuali, riducendo il peso del traffico extraurbano sui tratti urbani della via Emilia e della via Cervese. In particolare ciò esalta la funzione della via Emilia come asse fondamentale di collega-

mento fra i quartieri periferici e il centro, e come sede per la localizzazione delle principali funzioni di interesse urbano.

Il trasferimento sulla Secante del traffico extraurbano modificherà radicalmente molte funzioni oggi legate al ruolo della via Emilia: distributori di carburante, officine, magazzini, troveranno maggiori convenienze localizzative, favorendo la sostituzione con attività più pregiate;

- il progressivo trasferimento delle funzioni produttive e commerciali all'ingrosso nella zona di Pievesestina e attorno alla via Ravennate, liberando spazi e immobili preziosi nella città;

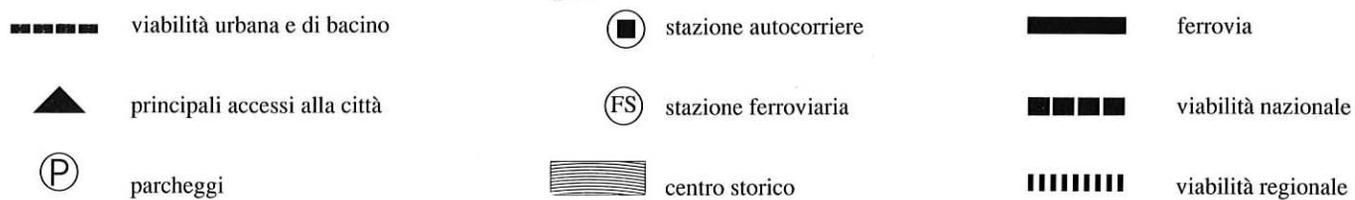
- il trasferimento di molte funzioni di pubblico interesse dal centro verso la stazione: le scuole superiori, già in gran parte insediate nell'area dell'ex-ospedale e nell'ex-Arrigoni; alcuni uffici pubblici (poste, Enel, uffici finanziari dello stato, uffici comunali), di cui è già in corso o previsto il trasferimento; il nuovo centro direzionale della Cassa di Risparmio, previsto nella zona dell'ex-zuccherificio;

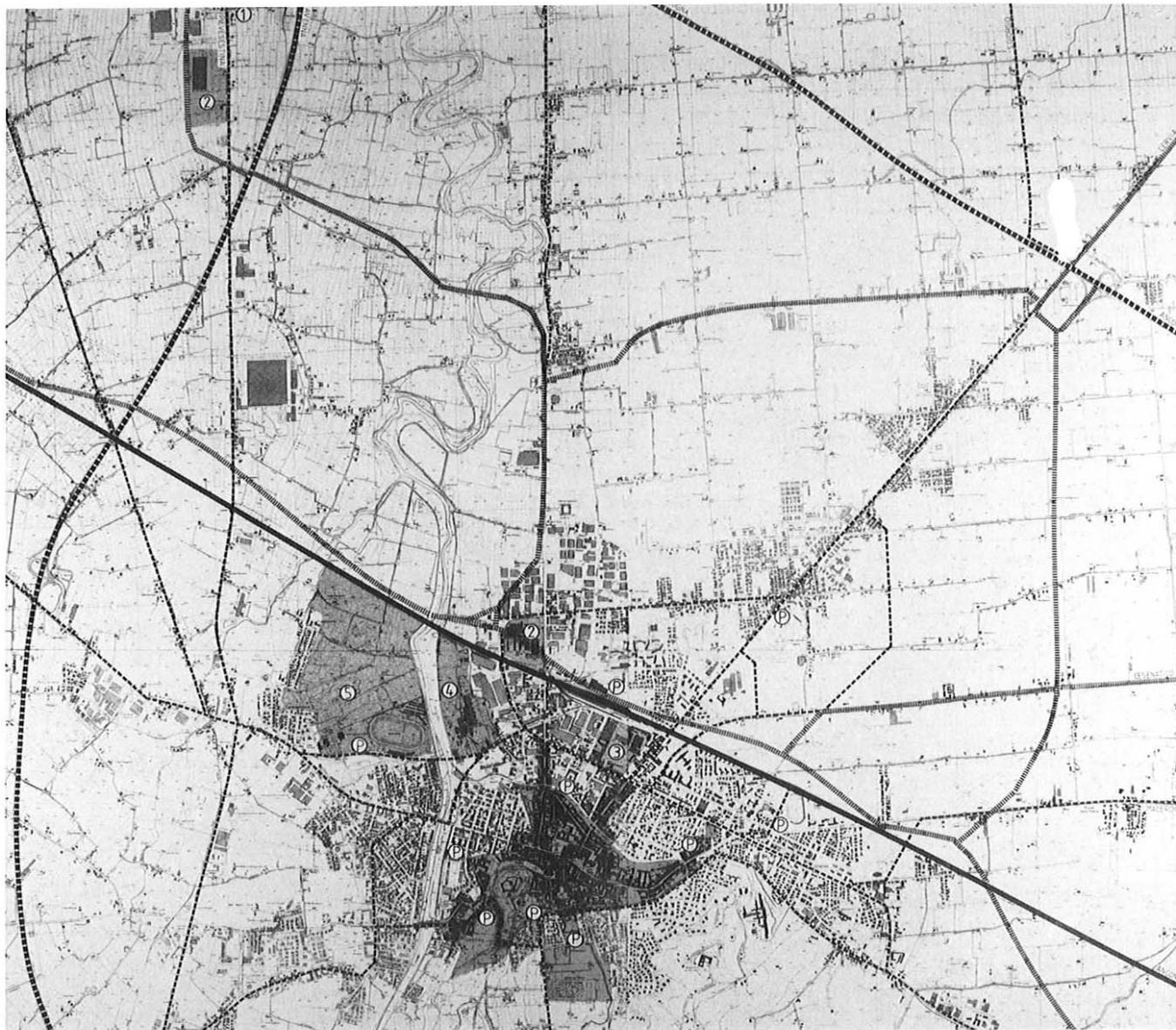
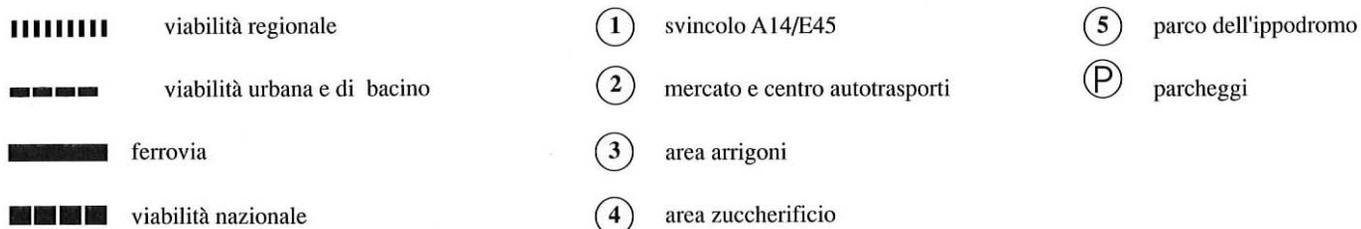
- il trasferimento, già avvenuto da tempo, della stazione degli autobus extraurbani dalla Barriera alla stazione FS, ed il previsto trasferimento del deposito di via Piave;

- il trasferimento a Pievesestina del Mercato Ortofrutticolo, che libererà un'area di grande interesse urbanistico e che influenzerà anche le attività commerciali collegate.

Si prefigura quindi un rapido mutamento di scenario per l'intera zona, che da area a prevalente funzione produttiva, tende a diventare la sede di funzioni direzionali e di servizio di interesse urbano. Lo sforzo della pianificazione deve essere quello di governare questi processi per garantire le compatibilità funzionali e la necessaria qualità del riassetto. Altrimenti il rischio è che la trasformazione si traduca in una sommatoria di singoli interventi non coordinati, a parte i due grandi progetti per l'ex-Arrigoni e per lo Zuccherificio. Il PRG dell'85 ha solo in parte risposto a questa esigenza, definendo gli obiettivi generali e individuando i comparti di ristrutturazione, ma senza definire un disegno strutturale complessivo per l'intera area.

Edoardo Preger





IL SISTEMA DEL COMMERCIO

Fig. 52

Ⓐ magazzini: settore alimentare

Ⓥ magazzini: settore generi vari

⦿⦿⦿ strada ad alta densità di attività commerciali al dettaglio

Ⓜ magazzini: settore arredamento

Ⓒ concessionaria auto

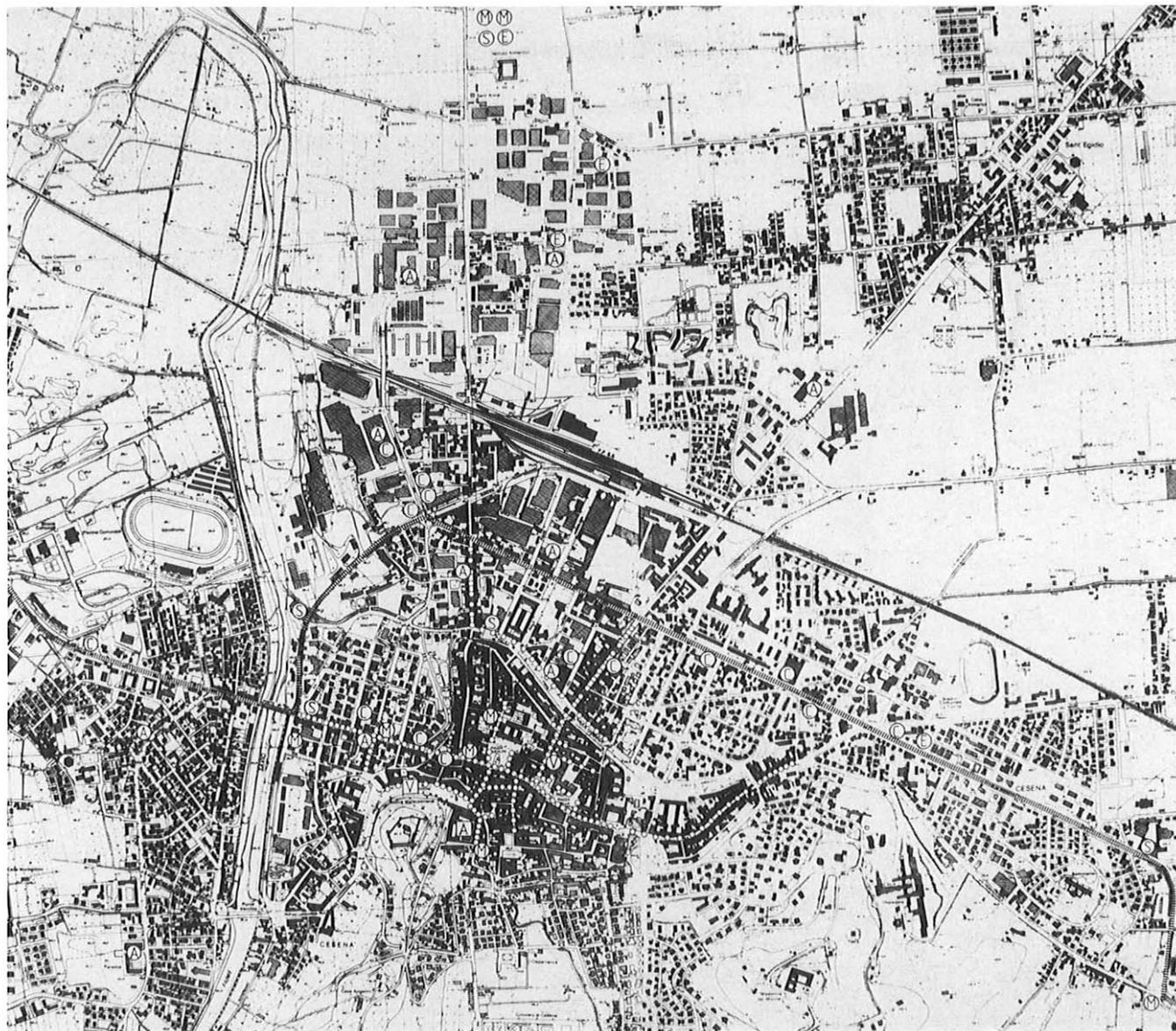
⦿⦿ strada a media densità di attività commerciali al dettaglio

Ⓔ magazzini: settore elettrodomestici ed illuminazione

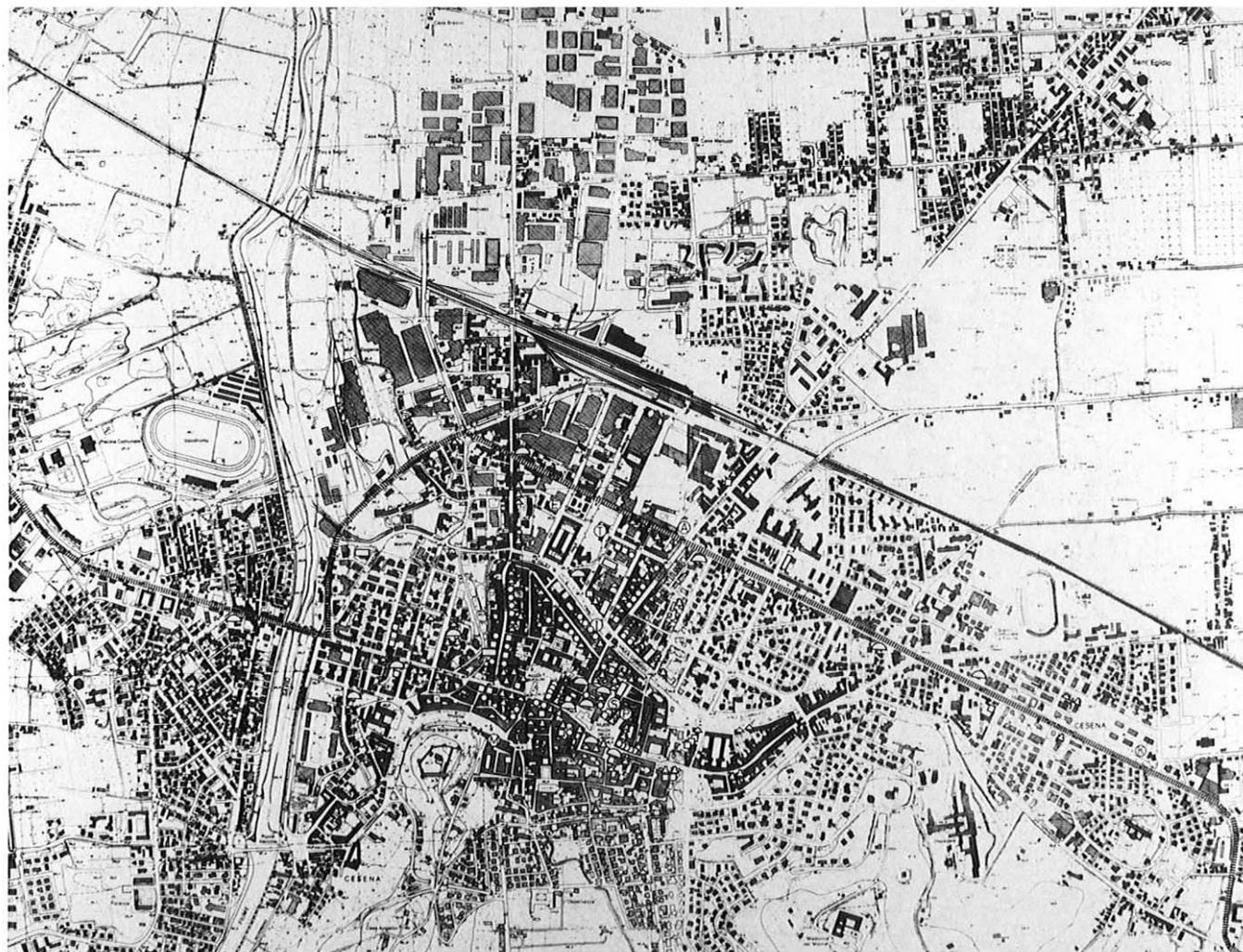
Ⓐ mercato alimentare

Ⓢ magazzini: settore apparecchi sanitari

Ⓥ mercato ambulante



- | | | |
|---------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| ○ studi legali | ▭ associazioni di categoria | Ⓣ pretura |
| △ studi tecnici | Ⓢ sip | Ⓜ municipio |
| □ studi di commercialisti | Ⓟ poste | Ⓛ uffici imposte dirette |
| ⤴ banche | ⓔ enel | Ⓚ inps |
| ⚡ assicurazioni | Ⓐ amga | ▬▬▬▬▬▬ via emilia |



IL SISTEMA UNIVERSITARIO, DELLA SCUOLA SUPERIORE E DELLA CULTURA

Fig. 54

1 facoltà d'informatica

3 istituto tecnico industriale

1 s. biagio

2 campus universitario

4 istituto tecnico agrario

2 biblioteca malatestiana

3 facoltà di psicologia

5 liceo scientifico

3 palazzo del ridotto

4 conservatorio di musica

6 istituto tecnico commerciale

4 ex arrigoni

1 istituto tecnico per geometri

7 istituto professionale (IPSC)

5 rocca malatestiana

2 liceo classico

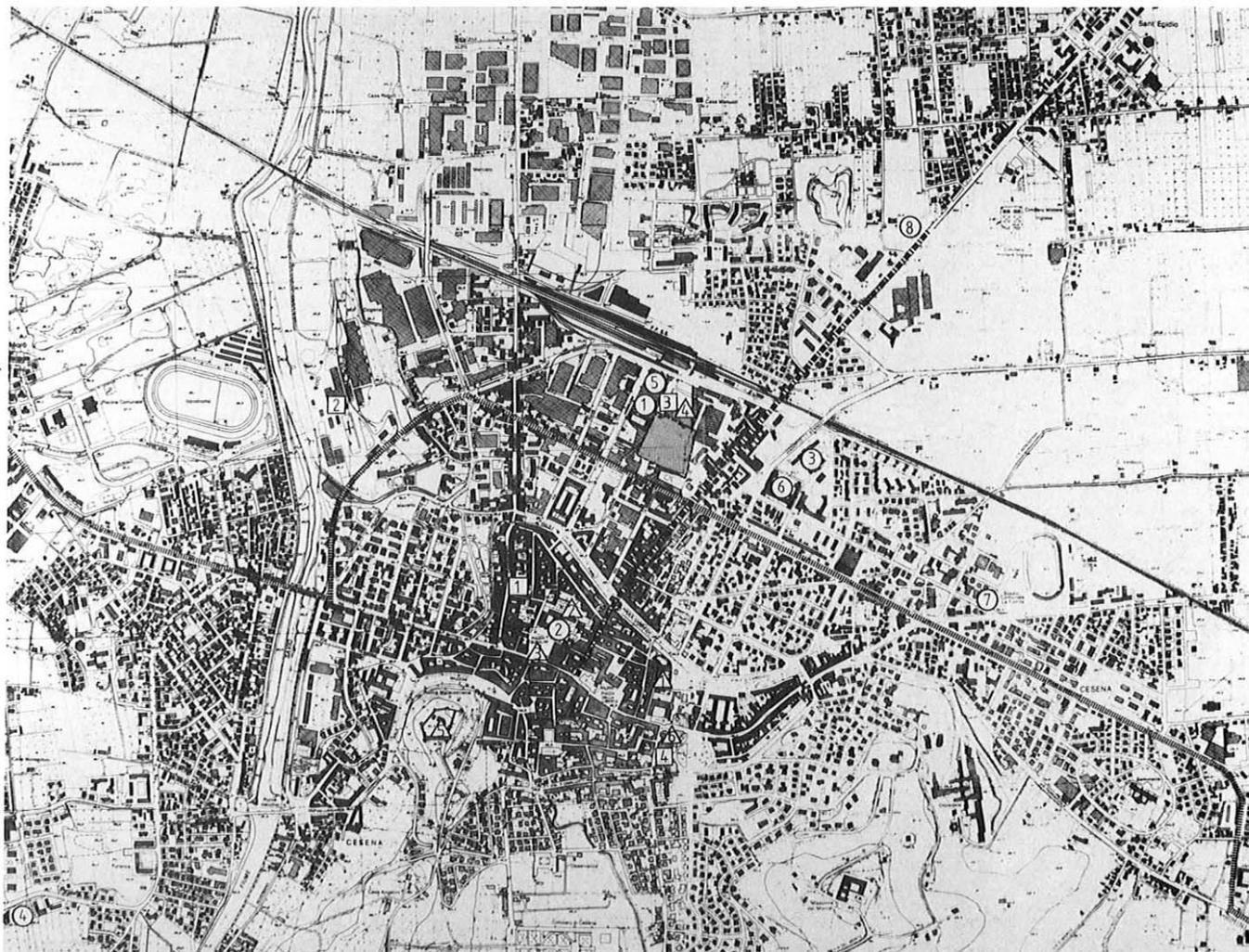
8 istituto professionale (IPSIA)

6 teatro comunale

via emilia

campus/piazza

principale direttrice di riferimento
del sistema scolastico superiore





tessuto urbano prevalentemente specialistico, a destinazione produttiva, su impianto viario derivato da pianificazione ottocentesca



tessuto urbano di recente formazione composto da tipi edilizi non aggregati su lotto singolo ad alta densità abitativa a carattere popolare, derivato da piani lottizzativi residenziali ed in parte su impianto viario di origine centuriale



tessuto urbano composto da tipi edilizi specialistici a destinazione produttiva e da tipi edilizi non aggregati, su lotto singolo, a densità abitativa medio/bassa (case mono/pluri familiari) derivato da aggregazione spontanea di lotti lungo i percorsi



tessuto urbano disomogeneo composto da tipi edilizi non aggregati, su lotto singolo a media ed alta densità abitativa (villette plurifamiliari, condomini) su impianto viario derivato in parte da pianificazione ottocentesca



tessuto urbano composto da tipi edilizi non aggregati, su lotto singolo, a densità abitativa mista, prevalentemente medio/bassa (case mono-plurifamiliari) derivato parzialmente da piano lottizzativo residenziale privato (lottizzazione dell'ippodromo anni '20) e da aggregazione spontanea di lotti lungo i percorsi



tessuto urbano di recente formazione composto da tipi edilizi non aggregati, su lotto singolo, a densità abitativa medio/alta (villette plurifamiliari e condomini) derivato da aggregazione spontanea di lotti



tessuto urbano composto da tipi edilizi non aggregati, su lotto singolo, a bassa e a media densità abitativa (villette mono/plurifamiliari) derivato da pianificazione ottocentesca



tessuto urbano composto da tipi edilizi non aggregati, su lotto singolo, ad alta densità abitativa (condomini) su impianto viario derivato da piano lottizzativo privato (anni '20)



tessuto specialistico a destinazione produttiva



edilizia specialistica: attrezzature scolastiche

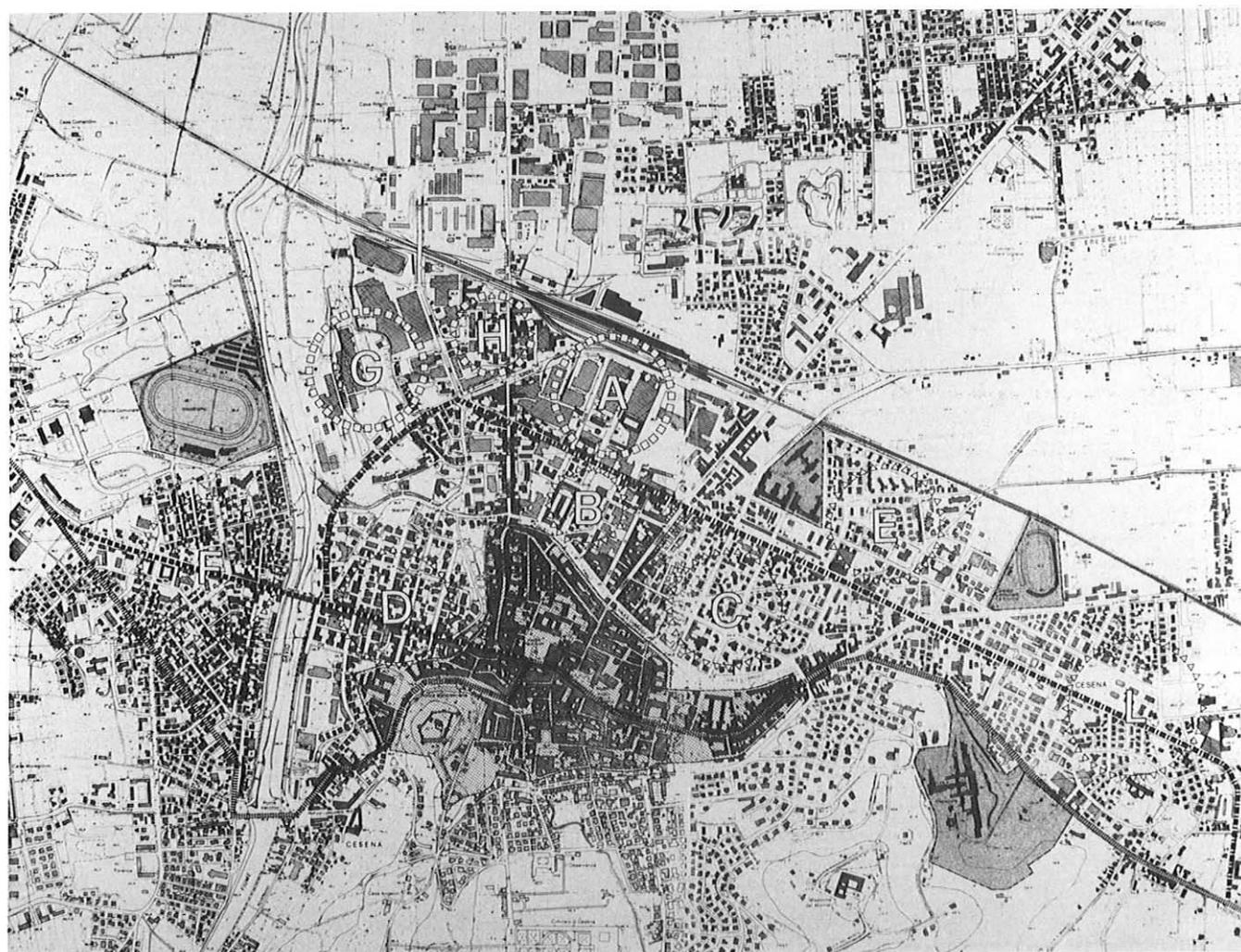


edilizia specialistica: attrezzature ospedaliere



edilizia specialistica: attrezzature sportive

□□□□ edilizia aggregata lungo i percorsi



IPOTESI PROGETTUALE

Il tema della strada, o meglio la trasformazione delle vie di traffico veloce e delle strade periferiche in strumenti di connessione urbana è una problematica di interesse crescente nell'urbanistica contemporanea.

Lo scopo del lavoro, al di là delle proposte progettuali specifiche è quello di sollecitare un dibattito sul tema "Via Emilia", visto non solo come aspetto settoriale legato al traffico. Si è elaborato un progetto prefigurando un'immagine di questa parte di città. L'area presa in esame è delimitata a Nord dalla Ferrovia, a Sud dall'asse Via Emilia, ad Est dall'ex Arrigoni e ad Ovest dall'ex Zuccherificio; è una parte di città che va pianificata, al fine di evitare che gli interventi edilizi in atto non condizionino irrimediabilmente l'enorme potenzialità che la stessa può esprimere.

Proposta progettuale relativa ai comparti: 2 e 3

Dalle tavole di analisi emerge che queste aree hanno un alto grado di trasformabilità essendo caratterizzate dalla presenza di tipi edilizi a prevalente destinazione produttiva.

Come si rileva dalla Fig. 58 i comparti 2 e 3 pur presentando tipologie edilizie simili, per la differente collocazione non hanno la stessa valenza urbana.

La proposta di progetto presentata prevede la suddivisione dell'area (riferita al comparto 3) in isolati urbani, organizzati secondo un impianto viario esistente derivato dal piano regolatore ottocentesco.

Si propone la sostituzione pressochè totale del tessuto edilizio esistente, recuperando solo due edifici aventi attualmente una destinazione produttiva.

Questi fabbricati saranno destinati uno ad attività culturali, l'altro come spazio integrativo alle strutture scolastiche esistenti nell'adiacente area ex-Arrigoni, collegati da un passaggio in quota.

Fra le soluzioni possibili si è elaborato un progetto abbozzando un'immagine di ridefinizione dei tessuti urbani.

Il nuovo impianto urbano proposto si richiama alla struttura dell'isolato, organizzato attorno ad una grande corte interna, da adibire a verde privato con parcheggi sotterranei.

Il nuovo "quartiere" in posizione strategica fra l'ex-Arrigoni, l'ex Zuccherificio si sviluppa lungo un asse centrale che lo collega con l'area Arrigoni.

In questo percorso vengono individuati due grandi spazi pubblici (piazza pubblica e piazza verde) suddivisi da un edificio a pilotis ove potranno essere collocate attrezzature di quartiere e uffici pubblici.

Progetto dell'asse Via Emilia

Il progetto parte dalla considerazione che la costruzione della nuova secante porti ad un alleggerimento del traffico sulla Via Emilia, che comunque si confermerà come asse principale di attraversamento e collegamento interno dell'organismo urbano. Si tratta di "rompere" l'effetto di barriera che la strada a scorrimento veloce ha assunto all'interno del contesto urbano. Occorre pensare alla strada come "luogo" urbano capace di assolvere alle molteplici funzioni che la città moderna richiede, oltre ai problemi del traffico veicolare e pedonale.

Si suggerisce di affrontare il progetto di strada come il progetto di un edificio secondo un'ottica architettonica oltre che funzionale.

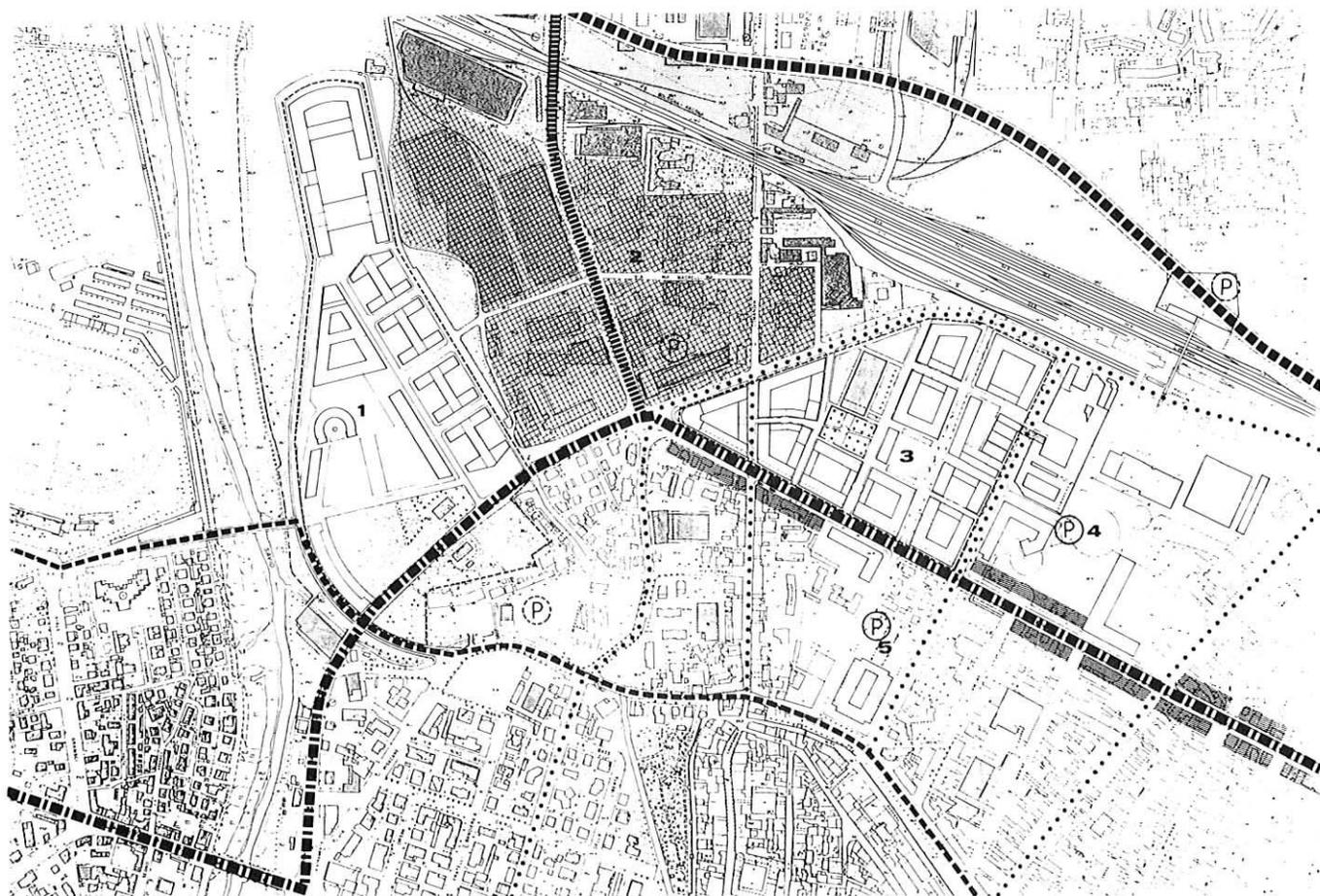
E' necessario pensare ad un viale urbano come "interno pubblico": un elemento architettonicamente aggregante della composizione urbana di questa parte di città.

Le aree vanno poste in relazione non solo con la parte storica della città ma anche con la periferia urbana al di là della ferrovia. Per questo si propone la realizzazione di una stazione a doppio fronte che segni il superamento del concetto di barriera.

VIABILITÀ

- ■ ■ ■ - *Secante*
- ▤ ▤ ▤ ▤ ▤ ▤ ▤ ▤ - *Collegamento secante/via Emilia*
- ▨ ▨ ▨ ▨ - *Via Emilia*
- ▬ ▬ ▬ ▬ - *Viale di collegamento urbano*
- ● ● ● - *Principali assi viari di collegamento interno*
- Ⓟ - *Parcheggi pubblici*
- ▬ ▬ ▬ ▬ | Ⓟ | - *Area servita da parcheggi pubblici (proposta)*

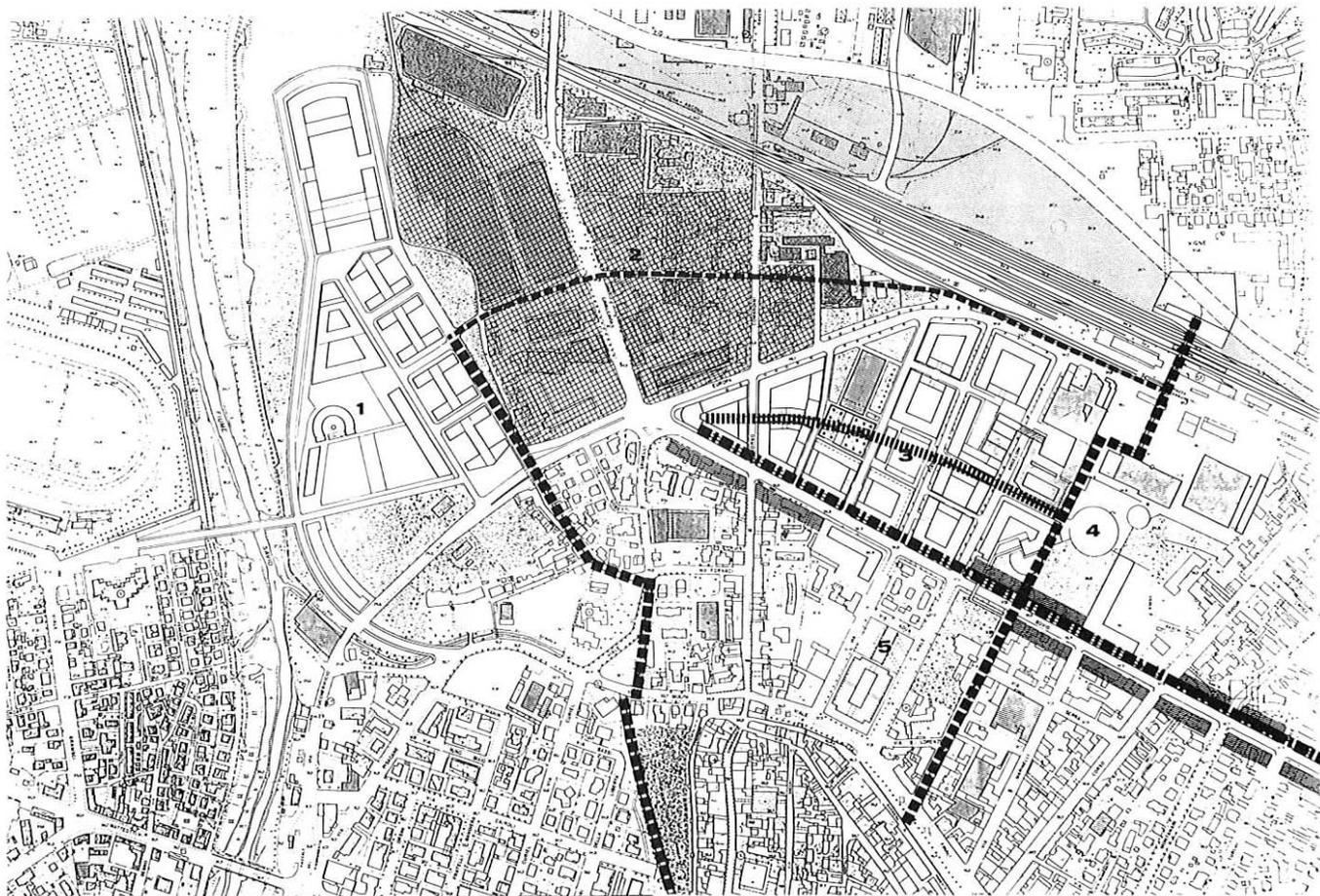
Fig.56



PERCORSI PEDONALI

-  - Percorso pedonale lungo la via Emilia (porticati)
-  - Percorso pedonale principale di collegamento al Centro Storico
-  - Percorso pedonale di collegamento interno tra l'area ex Arrigoni ed il Comparto (3).
-  - Percorso pedonale di Collegamento tra la Stazione e la zona universitaria
-  - Verde pubblico.

Fig. 57

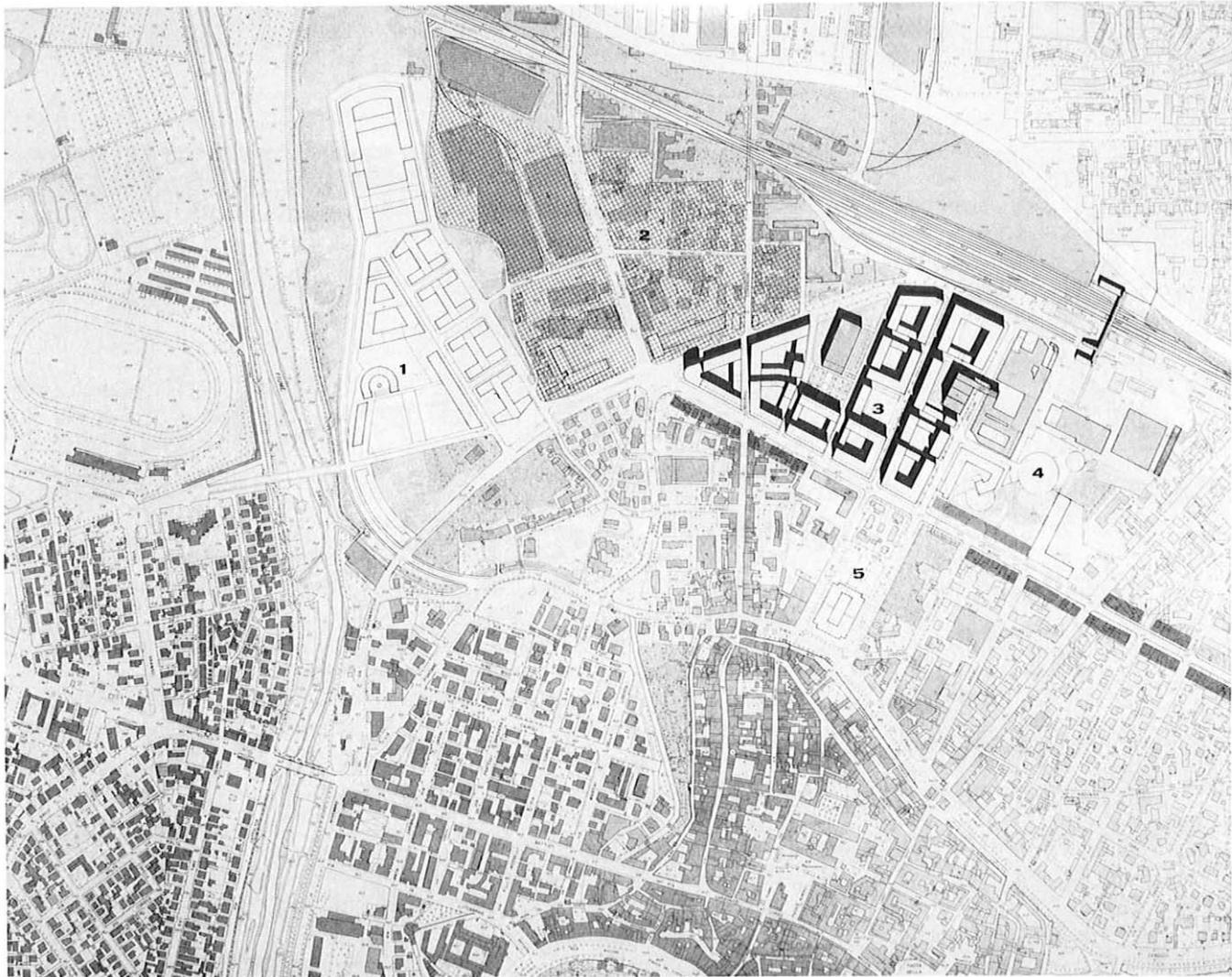


IPOTESI PROGETTUALE

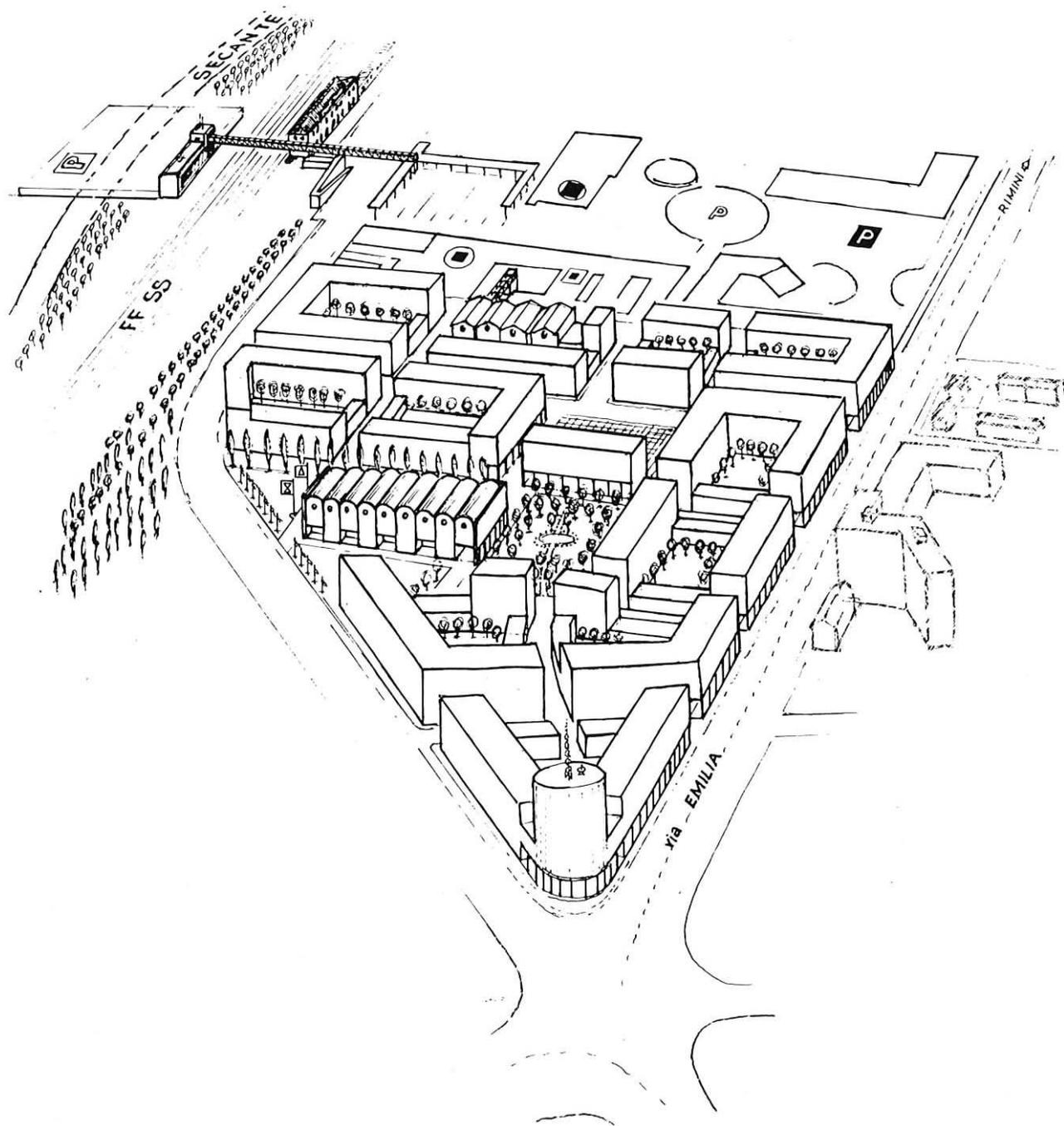
- 1** *Progetto di massima Area ex Zuccherificio
"studio Gregotti Associati"*
(destinazioni: università, centro servizi, CRC,
residenza, supermercato e servizi)
- 2** *Area di riqualificazione urbana*
- 3** *Ipotesi progettuale*
(destinazioni: residenza, servizi, parcheggi ed
attrezzature urbane)

- 4** *Area ex Arrigoni*
(destinazioni: attrezzature scolastiche
universitarie e servizi)
 - 5** *Area ex Essiccatoio Martini*
(destinazioni: residenza, terziario e parcheggi)
-  *Zona di riqualificazione del tessuto edilizio
lungo la via Emilia*
-  *Verde pubblico*
-  *Fascia verde di rispetto*
-  *Area di riqualificazione urbana*

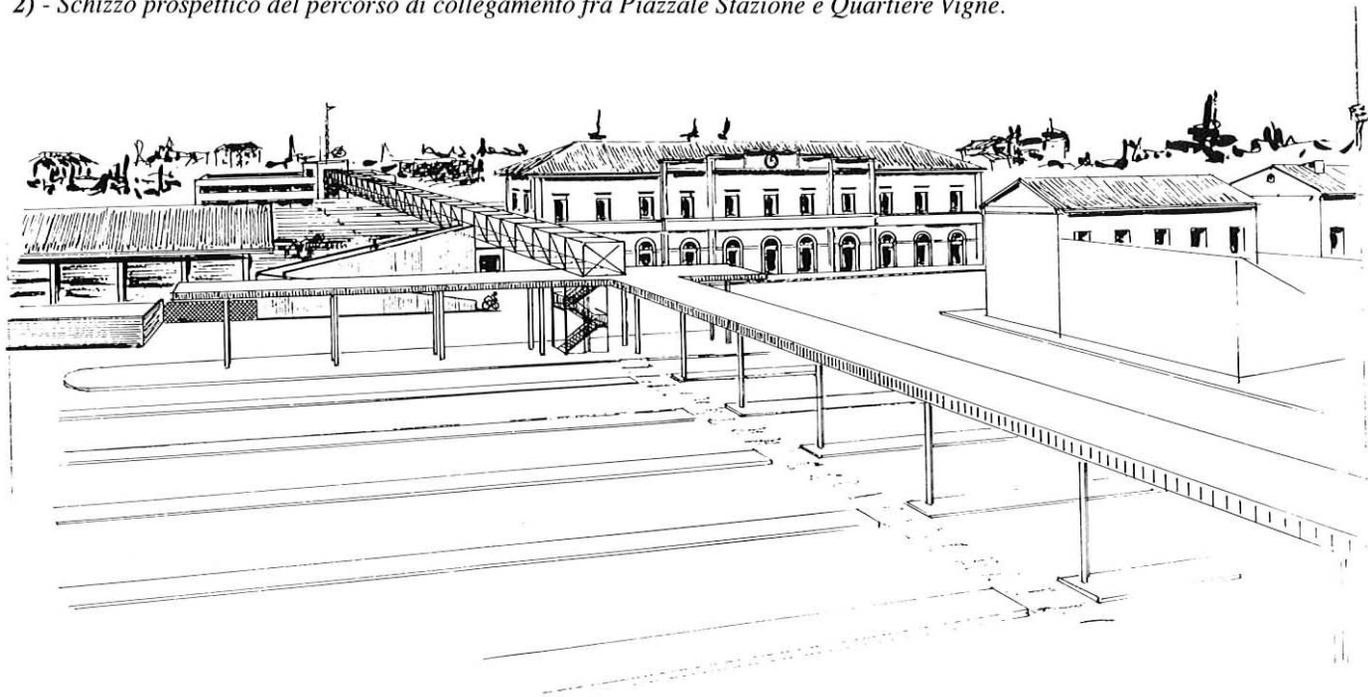
Fig.58



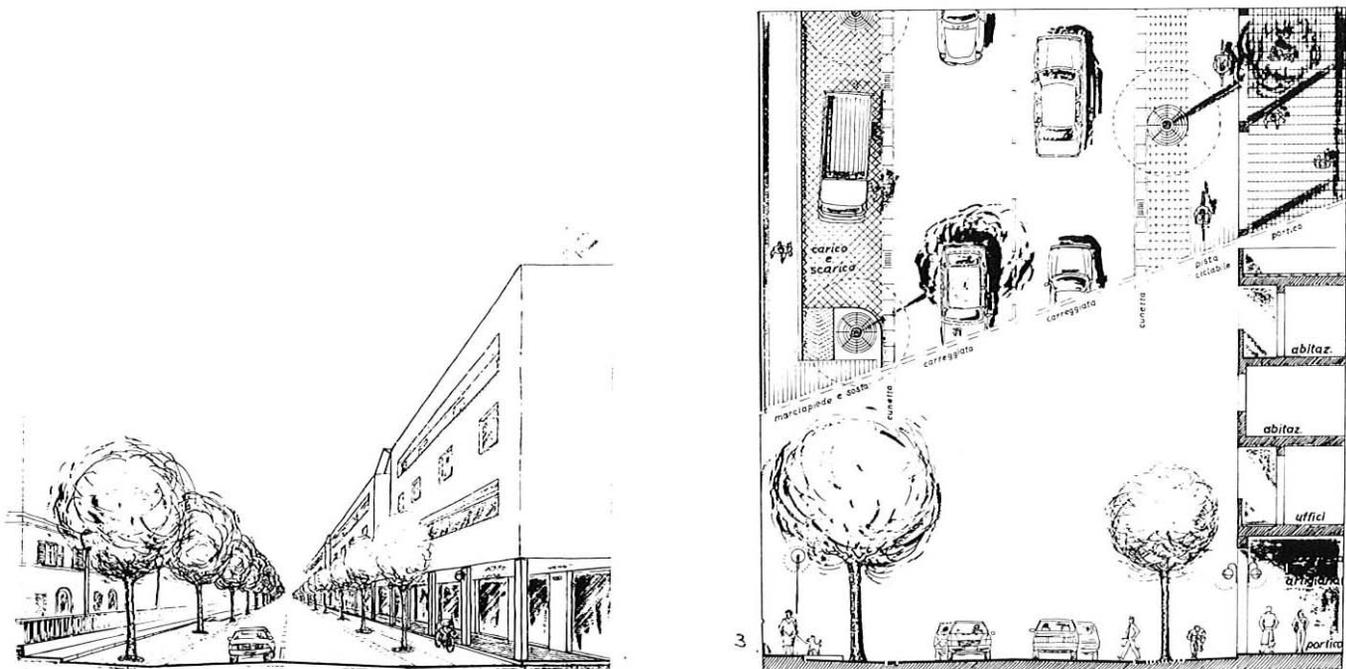
1) - Schizzo prospettico (a volo d'uccello) della proposta d'intervento nel comparto "3".



2) - Schizzo prospettico del percorso di collegamento fra Piazzale Stazione e Quartiere Vigne.



3) - Schizzo prospettico - vista dall'alto e sezione trasversale della via Emilia



INDICE

INDICE

pag. 5	Presentazione
pag. 6	Introduzione
pag. 9	Premessa
pag. 11	Traslazioni della via Emilia nel tratto cesenate
pag. 23	Eventi urbanistici riguardanti l'area dell'attuale percorso della via Emilia
pag. 45	Note
pag. 48	Indice delle figure
pag. 51	Pianificazione e organismo urbano
pag. 53	Il piano regolatore del '69
pag. 63	Ipotesi progettuale

Finito di stampare nel mese di maggio 1991
Litografia TUTTASTAMPA s.n.c.
Via Longo 361, Zona Art. Torre del Moro di Cesena
Tel. e Fax (0547) 332525

