

Itinerari di architettura moderna

Il territorio immaginato... nei piani urbanistici

di Mario Ferrari



Piano di Ricostruzione della città di Portoferraio: si individua il nuovo insediamento alla Sghinghetta e le fasce di rispetto della zona industriale (non era stata ancora decisa la chiusura degli Altiforni).

L'isola fino al XX secolo, l'Elba ha visto sviluppare l'architettura in stretto rapporto con le esigenze della vita quotidiana del singolo ed in funzione delle attività di sostentamento che si basavano sull'agricoltura, la pesca e l'attività mineraria con l'attenzione alla difesa da eventuali aggressioni esterne.

Tutto ciò ha portato ad un rapporto equilibrato dove la singola architettura, frutto di spontaneità fortemente legata alle esigenze di ricovero, così come i modesti agglomerati, si rapportava con equilibrio con il territorio dove l'ambiente, a parte le aree interessate dall'attività mineraria, era in simbiosi con l'uomo che quasi non faceva percepire la sua presenza se non per la cura delle coltivazioni.

Solo per esigenze difensive e per gli equilibri della politica internazionale assume visibilità l'architettura militare con i forti spagnoli di san Giacomo, Focardo o la città fortificata di Portoferraio, sviluppatasi per iniziativa di Cosimo dei Medici.

Anche questa architettura, sia pure imponente, non assume un ruolo invadente sul territorio limitandosi ad interessare aree circoscritte con strutture puntuali lasciando libera la natura di conservare un disegno naturale che non subisce modifiche neanche con la realizzazione, nel periodo tra i due conflitti mondiali, di un imponente impianto difensivo noto come 'batterie costiere', che proprio per le loro specifiche finalità dovevano risultare difficilmente individuabili.

Tale situazione non caratterizzava però una parte significativa del territorio nazionale che già aveva preso coscienza della necessità di prevedere e programmare le necessarie previsioni di uso del territorio per un suo organico sviluppo in funzione dell'espansione urbana dei grandi agglomerati e lo sviluppo industriale, portando a redigere dei piani derivanti da specifiche e puntuali necessità.

Bisogna attendere il 1942, in piena guerra, perché la 1ª legge urbanistica, la 1150, veda la luce e preveda di normare gli interventi urbanistici.

All'Elba il cui ambiente, escluso l'impianto siderurgico di Portoferraio, non era caratterizzato da trasformazioni percepibili, si assiste invece alla redazione di un piano di previsione e di sviluppo di tutto il territorio, ricompreso negli 8 comuni, addirittura 3 anni prima della legge nazionale.

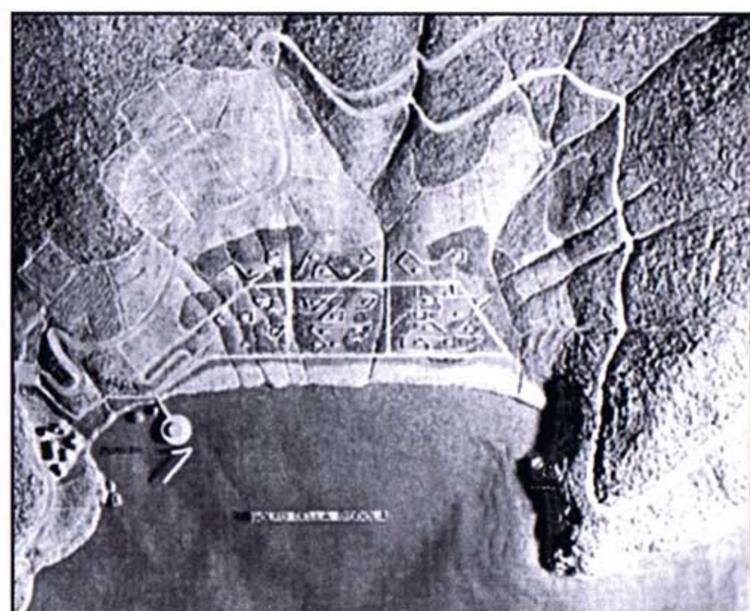
Infatti nel 1939 lo studio BBPR, acronimo che indica il gruppo di architetti italiani costituitosi nel 1932 e composto da Gian Luigi Banfi, Lodovico Barbiano di Belgiojoso, Enrico Peressutti e Ernesto Nathan Rogers, redige un "piano di sviluppo turistico dell'isola d'Elba" che considera in maniera organica tutto il territorio senza divisioni comunali ed anticipa, ancora in epoca di piena attività estrattiva ed industriale, una visione e una programmazione 'turistica' dell'isola. Sulla base di un'ovvia considerazione sulle positive caratteristiche ambientali che non la fanno essere da meno di altre importanti stazioni e comprensori turistici, l'isola viene analizzata per quanto attiene l'uso del suolo individuando puntualmente le superfici e i tipi di coltivazione, la dinamica della popolazione, gli aspetti meteo, oltre all'analisi del tessuto sociale ed economico tenendo in considerazione il sistema delle comunicazioni terrestri interne e marittime.

Alla parte di analisi, veramente ricca e completa di dati, frutto di puntale e attenta ricerca, fa seguito la parte progettuale incentrata sullo sviluppo della mobilità limitata all'epoca da una viabilità precaria che, escluse le mulattiere, si basava sui collegamenti rotabili da Portoferraio verso Marciana e Campo verso occidente e Porto Azzurro (all'epoca Porto Longone) Rio ad oriente, anche se la rete viaria per motivi militari era stata fortemente implementata nel corso dell'ultimo decennio, ma destinata ad un esclusivo utilizzo finalizzato al raggiungimento delle postazioni fortificate di difesa. A proposito di nuove viabilità i progettisti avevano previsto anche il completamento dell'anello occidentale che verrà realizzato 20 anni dopo 'per consentire il giro dell'isola anche in bicicletta' o addirittura con la predisposizione di rifugi in opportune insenature, per una crociera attorno all'Elba con barche a vela.

L'aspetto ispiratore del piano deriva dalla presa d'atto che l'Elba, a differenza di altre località di particolare pregio ambientale, non è stata oggetto di interesse della grande industria alberghiera e neanche di flussi di turismo familiare; le scelte da sviluppare hanno così piena libertà pur nel massimo rispetto delle risorse naturali, elemento trainante per uno sviluppo turistico.

Le zone oggetto di particolare interesse sono state individuate nelle località di Procchio, Marciana, Marina di Campo, La Biodola, Golfo Stella, Lacona, Cavo, Villa Ottone con previsione di nuovi alberghi o la realizzazione di un villaggio balneare a La Biodola formato da 20 piccole 'casette per famiglia' con strutture di servizio come il ristorante. Si prevede inoltre un 'centro di villeggiatura' con albergo per turisti a Lacona oltre ad una Colonia Marina per bambini.

La parentesi bellica stravolge ogni previsione di sviluppo e trasformazione del territorio che subisce due invasioni, nel

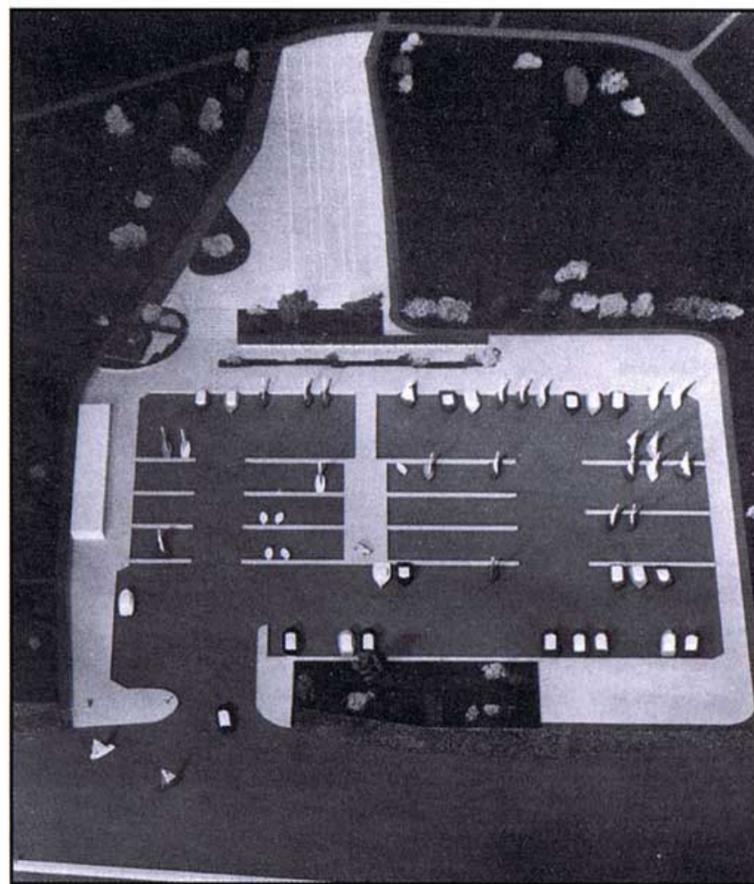


Plastico dell'insediamento previsto alla Biodola nel Piano di sviluppo turistico redatto nel 1939

settembre '43 da parte delle forze tedesche, e nel giugno '44 con le truppe di colore al comando dei francesi che furono precedute da pesanti bombardamenti con numerose perdite umane e gravissimi danni al patrimonio edilizio abitativo ed industriale.

A fronte degli eventi bellici ogni programma di sviluppo venne a cadere, le priorità erano dettate dalla necessità di mantenere i quasi 2.000 posti di lavoro messi in discussione per la distruzione dell'impianto siderurgico Ilva (che doveva essere ricostruito), dall'impellente necessità di garantire un rifugio abitativo a chi aveva visto distrutta la casa e rendere nuovamente operativi gli edifici pubblici e le infrastrutture.

Da qui la necessità di fare previsioni di recupero e programmazione del territorio che portarono alla stesura del "piano di ricostruzione di Portoferraio" a firma dell'Arch. Gino Cancellotti.



Plastico del porto turistico progettato nei primi anni '70 in loc.à Magazzini nel golfo di Portoferraio

Il piano, che vide la luce il 3 settembre 1946, individuava la zonizzazione dell'area industriale e il nuovo scalo d'alaggio in sostituzione del cantierino (ora alto fondale); non poteva, però, prevedere le decisioni che saranno prese a livello nazionale con la scelta di chiudere per sempre gli "Altiforni Ilva".

Le buone intenzioni per la rinascita sono individuabili nelle previsioni di fasce di "non ricostruzione e non edificabilità" per evitare che le abitazioni subiscano danno per i fumi nelle zone degli "Altesi Nuovi", "San Rocco" e "Casaccia" e la costruzione di un complesso residenziale alla Sghinghetta per far fronte alle esigenze abitative.

Purtroppo le previsioni furono vanificate con la successiva chiusura dello stabilimento e sull'area dove sorgeva oggi non c'è più traccia né testimonianza di un passato importante, se si esclude l'ex centrale Enel.

Come dall'alto fu calata la scelta che portò alla chiusura dell'impianto siderurgico, dall'alto furono emanate le leggi che contribuiranno a scelte urbanistiche che cambieranno il volto al territorio elbano.

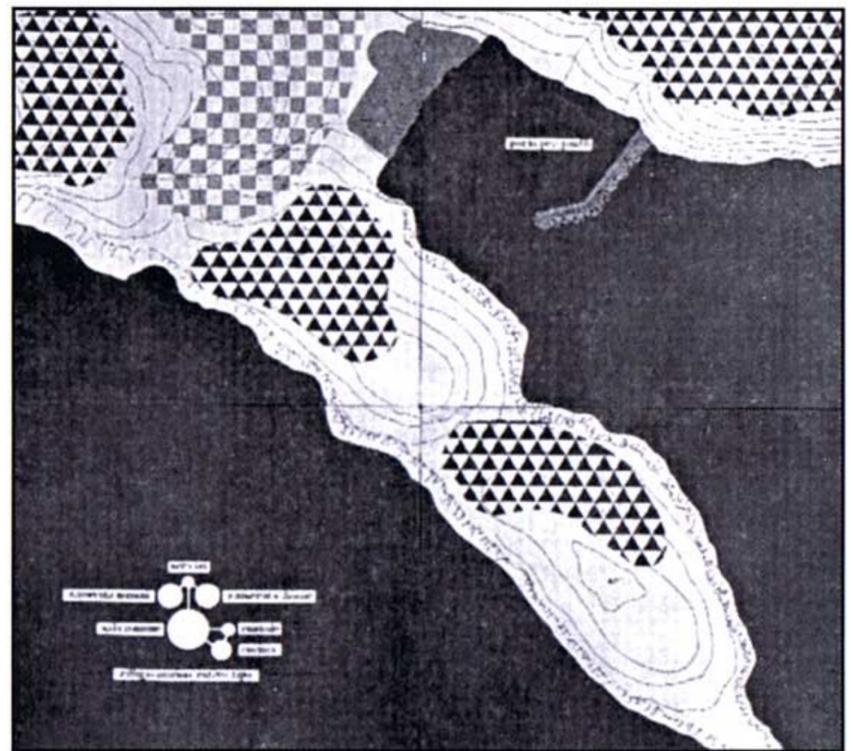
Con la legge 646 del 10.08.1950 fu sancita la "Istituzione della cassa per opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia meridionale (cassa per il mezzogiorno)" che all'art. 1 recita: "...piano generale per la esecuzione, durante il decennio 1950-60, di opere straordinarie dirette in modo specifico al progresso economico e sociale dell'Italia meridionale.. il piano riguarda complessi organici di opere inerenti alla sistemazione di dei bacini montani...agli acquedotti e fognature..e alle opere di interesse turistico." e all'art. 3: " la presente legge si applica alle regioni Abruzzi, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia, Sardegna alle province di Latina e di Frosinone, all'isola d'Elba.." istituto che contribuì significativamente alla realizzazione di numerose e importanti opere nel settore degli acquedotti e fognature, ma anche nel settore della valorizzazione turistica come vedremo più avanti.

Il 23 febbraio 1952 il presidente della Repubblica promulgava la legge 101 che istituiva l'ente per la valorizzazione dell'isola d'Elba (EVE) con sede in Portoferraio che all'art. 1 prevede che abbia una durata trentennale e provveda b) al miglioramento dell'attrezzatura ricettiva dell'Isola, anche promovendo ed incrementando la costruzione, nelle località più adatte come zone climatiche e turistiche, di nuovi nuclei edilizi, villini, alberghi, pensioni ed altri edifici, che al detto scopo possono concorrere. c) alla compilazione del piano territoriale di coordinamento previsto dalla legge 17 agosto 1942, n° 1150, promuovendone l'approvazione a norma della legge stessa.

Quindi dopo i disastri causati dal conflitto mondiale, la chiusura degli impianti siderurgici e la disoccupazione che portò numerosi elbani ad attraversare gli oceani per emigrare nelle Americhe ed in Australia alla ricerca della sicurezza economica, lo stato centrale, con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita, l'economia e le infrastrutture dimostra una particolare attenzione inserendo l'isola nell'area della cosiddetta cassa per il mezzogiorno (Casmez) e istituendo l'EVE. Tralasciando tutte le importanti attività e opere portate a termine dai due enti dobbiamo assistere però ad un ritardo per l'attivazione delle procedure di programmazione territoriale in ossequio alla legge urbanistica e alle finalità previste con la promulgazione delle leggi 646/50 e 101/52, tant'è che il Provveditorato regionale alle opere pubbliche della Toscana si sostituisce, nel 1958, all'EVE procedendo ad affidare l'incarico per la redazione di un 'Piano territoriale di coordinamento dell'Isola d'Elba' secondo le norme della legge urbanistica nazionale del 1942.

Tale procedura porta a un 'confronto' legale che nel 1964 vede l'avocazione del piano e l'EVE che reincarica lo stesso gruppo di progettazione che porta così a termine il lavoro che viene presentato il 5 agosto 1967.

Purtroppo il traguardo della definitiva approvazione non sarà raggiunto forse perché le previsioni del PTC sono considerate restrittive rispetto alle aspettative o per l'attività parallela sviluppata dal Casmez con un proprio piano (Piano del comprensorio di sviluppo turistico dell'arcipelago toscano).



Previsione di rifugio nautico nell'insenatura di Fetovaia (Piano di sviluppo turistico redatto dallo studio BPPR nel 1939)



Previsione di impianti sportivi nell'attuale zona industriale e di porti e approdi a San Giovanni/Le Grotte, Bagnaia, Nisporto e Nisportino

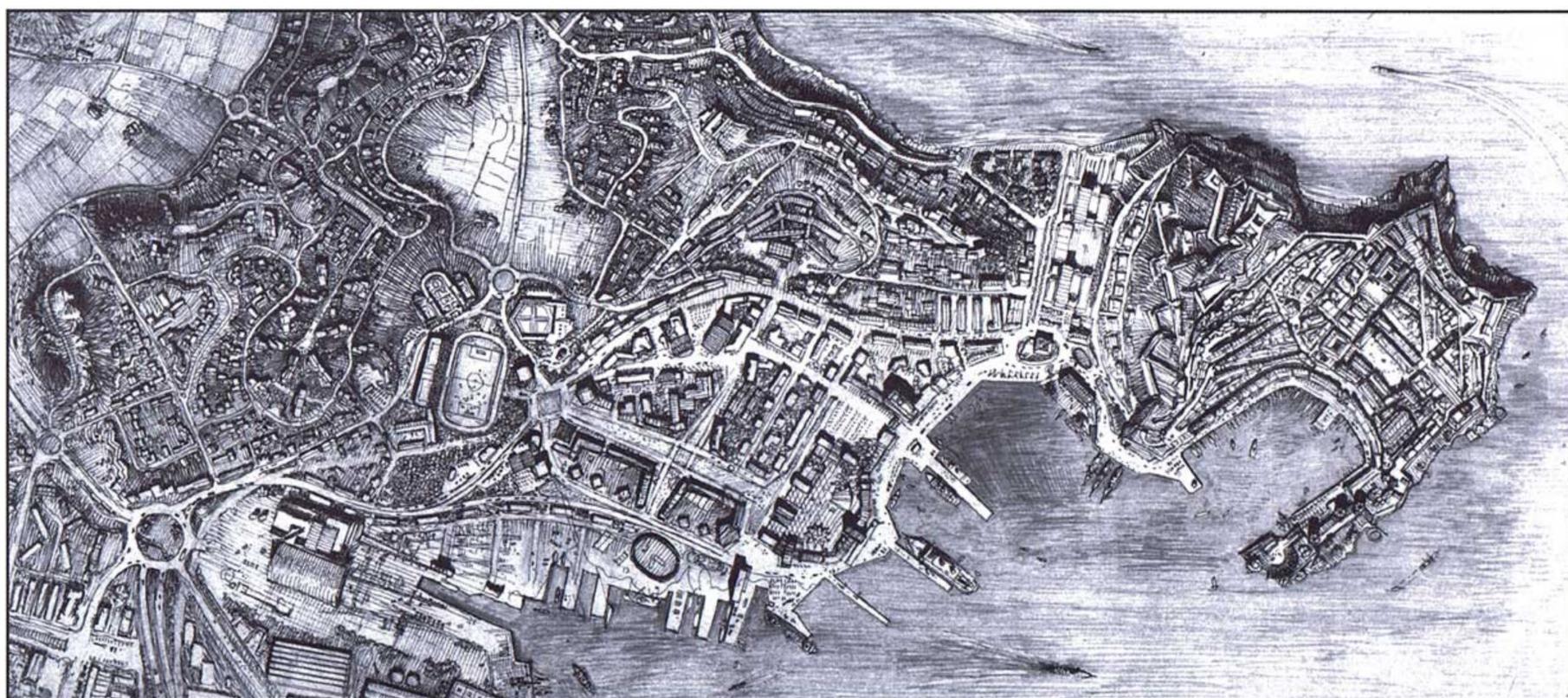
Il piano Casmez si sviluppa per l'applicazione della legge 717 del 1965 che attiva studi di valorizzazione turistica in 29 comprensori tra cui l'Arcipelago Toscano sul quale il Casmez doveva individuare un 'modello' al quale le iniziative pubbliche e private, nel campo delle attività turistiche, dovevano fare riferimento. Ma la Soprintendenza ai monumenti di Pisa per bloccarne le previsioni incarica come coordinatore della progettazione l'Arch. Sergio Manetti, già redattore del piano attivato dal *Provveditorato regionale alle opere pubbliche della Toscana* e successivamente del PTC dell'EVE, ma quando questo piano viene presentato per l'approvazione nel 1971 era appena nata la regione che non procederà alla definizione dell'iter burocratico.

Il piano sviluppato dalla STAU, per conto del Casmez, inviato agli Enti pubblici interessati aveva, come precisato nella nota di accompagnamento, un carattere programmatico e non strettamente urbanistico anche se caratterizzato da precisi bilanci sulle capacità funzionali dell'isola. Il PTC dell'EVE, elaborato dal PLAN-STUDI ha le competenze di un programma urbanistico a

livello territoriale politicamente strutturato, come precisato dai redattori, nonostante l'incarico sia stato conferito sulla falsa riga dei vecchi piani strutturali, il gruppo l'ha sviluppato sotto il profilo del *Piano Intercomunale Comprensoriale*. I Piani Regolatori comunali avrebbero dovuto accettare le indicazioni di fondo del PTC e cioè: la distribuzione dei nuovi insediamenti, la ristrutturazione della viabilità, la localizzazione delle attrezzature territoriali.

Principio nobile ma nel frattempo 4 comuni (*Capoliveri, Marciana Marina, Porto Azzurro e Portoferraio*) provvedevano direttamente ad adottare piani urbanistici, uno in via di avanzata adozione (*Rio Marina*) e 2 in fase di studio (*Marciana e Campo nell'Elba*) con la mancanza di una volontà pianificatrice comune ed una superficiale valutazione dei parametri su cui era basata l'economia dell'isola, con asservimento a pressioni e richieste di disorganici investimenti a scopo speculativo-turistico.

In una siffatta realtà, in pieno boom economico, le indicazioni dei due piani erano comunque chiare: il piano del Casmez (STAU) prende atto delle opportunità industriali perse rappresentate dagli stabilimenti siderurgici con riduzione dell'attività estrattiva e pone come obiettivo la realizzazione di una "unità territoriale turistica integrata, cioè di un complesso



Portoferraio: previsione urbanistica (1970) dell'assetto della periferia con le viabilità di scorrimento e penetrazione

turistico equilibrato, indirizzato, a lungo periodo, verso la massima capacità turistica". Il turismo è visto come fattore di sostegno produttivo con un'isola vista come complesso paesistico turisticamente attrezzato.

I principi del PTC (EVE) redatto dal PLAN-STUDI prevedono che lo sviluppo turistico, a qualsiasi livello e dimensione, deve essere permesso solo se risulterà compatibile: 1- con il delicato ambiente naturale come bene sociale da tutelare, 2- con le disponibilità idriche attuali e potenziali, 3- con la rete infrastrutturale e relative attrezzature, sia viarie che nautiche, 4- con i servizi necessari comprensoriali.

Il PTC era il piano più comparabile con gli strumenti urbanistici che i comuni stavano sviluppando e consentiva anche di leggere meglio le incongruenze quali la previsione di sviluppo della popolazione residente che, secondo le previsioni comunali il paese di Capoliveri, in capo a pochi anni, sarebbe diventato una megalopoli mentre il PTC ipotizzava che la popolazione residente sarebbe rimasta costante, così come è stato.

Per la capacità dell'ospitalità turistica dalle 15.000 unità disponibile al momento della stesura del piano prevedeva 30.000 posti letto in zone extraurbane, 10.000 posti letto in nuovi alberghi e 13.500 posti letto in zone urbane per 68.500 posti letto di popolazione turistica pernottante con un rapporto nel PTC di 3,6 ad 1 per le cubature residenziali turistiche extraurbane e gli alberghi, mentre nei piani comunali è di 5 a 1.

Relativamente alle infrastrutture viarie si prevedeva di potenziare i tronchi Portoferraio-Procchio e Portoferraio-Porto Azzurro oltre a completare la viabilità a livello comprensoriale creando le congiungenti M.di Campo-Lacona (costiera), M.Marina-La Conca, risagomatura del Volterraio.

Mentre erano previste nuove arterie quali Bagnai-Cavo, Portoferraio-Colle Reciso-Lacona, Viticcio-Forno-Scaglieri, Rio Marina-Porto Azzurro (costiera), M.Marina-Cala-Sant'Andrea, M.Perone-S.Ilario-S.Piero, Lacona-M.Tambone-Bonalaccia, Cavo-Rio Elba, Capoliveri-Pareti-Innamorata, Capoliveri-Cala Nova-Naregno-Mola.

Come era stata valutato il potenziamento della viabilità terrestre per garantire il servizio a fronte di un aumento di traffico, anche i servizi della nautica erano stati considerati prevedendo approdi turistici a Bagnai, Nisporto, Nisportino, Naregno, Pareti.

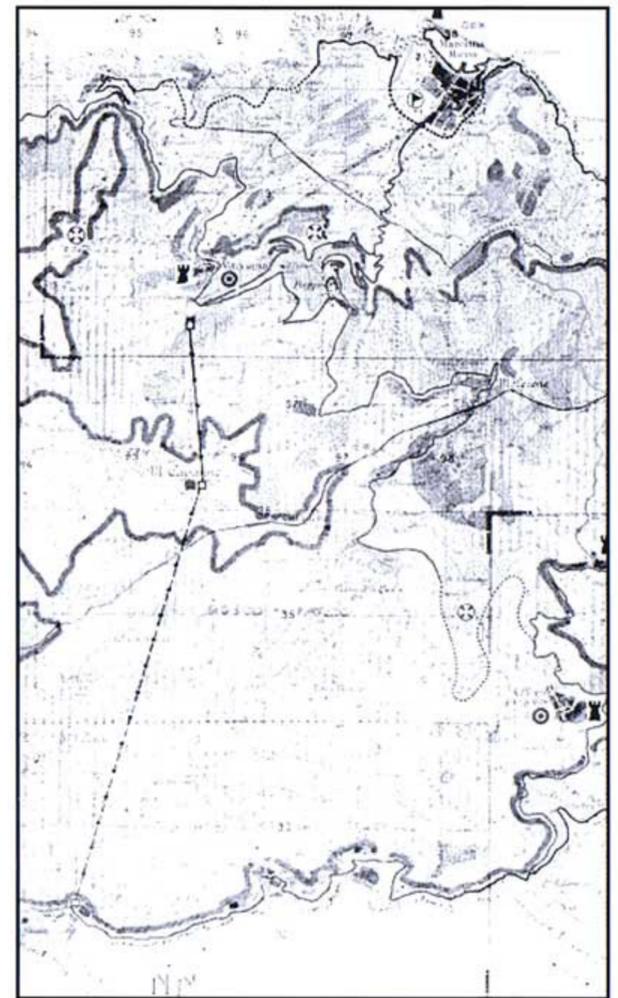
Programmati gli interventi sul territorio, si ipotizzano miglioramenti per accedere a Piombino con l'auspicio che "...si arrivi ad una gestione intercomunale o statale che assicuri il servizio con costi proporzionali ai percorsi ed alle tariffe ferroviarie" oltre al potenziamento dei porti così da prevedere l'attracco di navi traghetto a Marciana Marina, Marina di Campo, Cavo e Porto Azzurro.

Per Portoferraio si prevede la sistemazione della vecchia darsena e la realizzazione di nuovi pontili per l'attracco di navi da crociera superiori alle 2.000 tonnellate.

Per l'onerosità dell'ampliamento delle infrastrutture portuali si preferì prevedere di ospitare una aliquota del naviglio da diporto in rada o in bacini interni, ossia con strutture più rispondenti al naviglio dipendente dalla stagionalità con strutture a terra adatte alla manutenzione e al rimessaggio.

In evidenza vengono messi anche i deficit individuati nei parcheggi scambiatori a Piombino e nei collegamenti aerei condizionanti il potenziamento dei flussi turistici provenienti dal nord Europa il quale non può che essere legato ai voli charter con aereomobili da almeno 80 posti per i quali l'aeroporto di Campo non potrebbe garantire una pista di oltre 2.000 mt. Si propone quindi di verificare la possibilità di realizzare una pista di 2.400 mt sull'asse spiaggia di Mola-spiaggia di Lido.

Oggi delle programmazioni e delle previsioni progettuali non restano che poche carte ingiallite sopravvissute all'ignoranza culturale e al mancato rispetto dei beni intellettuali che non ne hanno consentito l'archiviazione e la custodia, ma le hanno disperse al vento, come tanti sogni che hanno caratterizzato questa terra speciale che è l'Elba, la quale più si conosce più si apprezza.



La previsione di proseguire la funivia Marciana-M.Capanne dalla vetta del Capanne a Fetovaia - previsione di un insediamento turistico-alberghiero in loc.tà Monte Perone - la strada di circoscrizione di Marciana Marina e la nuova viabilità M.M.-Maciarellino